Merc. 8°
3
d

Merc.
3d fol.
216.
Eichhoff

<36616505070014
<36616505070014
Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Topographisch-statistische

Darstellung des Rheines,

mit vorzüglicher Rücksicht

auf

dessen Schifffahrt und Handlung,

bisherigen Zustand seiner polizeilichen Verfassung, deren mögliche Verbesserung und Ausdehnung auf die übrigen grossen Ströme, womit er theils schon in Verbindung steht, theils noch gebracht werden könnte.

Von

J. J. Eichhoff,

seit der neunjährigen Existenz des Rheinschifffahrts-Octroi zur Verwaltung desselben durch Ernennung der beiden Regierungen angeordneten General-Director.

Köln am Rhein,
gedruckt bei M. DUMONT-SCHAUBERG,
und
in Commission zu haben bei Buchhändler H. ROMMERSKIRCHEN.

Im October 1814.

Digitized by Google

« Die Schifffahrt des Rheines, von dem Punkte an, wo dieser « schiffbar wird, bis in das Meer, und umgekehrt, soll in der Weise « frei seyn, dafs sie Niemanden untersagt werden könne; und man « wird sich auf dem künftigen Congresse mit den Grundsätzen be- « schäftigen, nach welchen die, von den anschiessenden Staaten zu « erhebenden, Gebühren auf die gleichmässigste und für den Handel « aller Nationen vortheilhafteste Art regulirt werden können.

« Auf dem künftigen Congresse soll ebenfalls untersucht und ent- « schieden werden, welcher Gestalt, zur Erleichterung der Mittheilun- « gen zwischen den Völkern, und, um diese einander sich immer « weniger fremde zu machen, die obige Verfügung auf alle andere « Flüsse ausgedehnt werden könne, welche in ihrem schiffbaren Laufe « verschiedene Staaten von einander scheiden oder sie durchströmen. «

Pariser Friedensschluſs vom 30. *May* 1814.
Artikel V.

Bayerische Staatsbibliothek München

Vorbericht.

Ich hatte schon früher dem Publikum eine Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schifffahrt und Handlung des Rheines angekündigt. *) Es waren die Früchte von Beobachtungen und Erfahrungen, die ich während meiner Amtsführung als General-Director der, durch die Convention zwischen dem Teutschen Reiche und Frankreich vom J. 1804 auf jenem Flusse eingeführten, Octroi-Verwaltung, zu machen, Gelegenheit gehabt. Meine Hauptabsicht bei deren Bekanntmachung war, eine ansehnliche Lücke in der allgemeinen Statistik von Teutschland auszufüllen: denn kein Schriftsteller hatte den Rhein, in statistischer Hinsicht, noch zum Gegenstande seiner Nachforschungen gemacht: wie es dann früher, da derselbe noch theilweise zu mehrern Landesgebiethen gehörte, und keine Central-Stelle vorhanden war, die das Ganze übersah und leitete, auch schwer, wo nicht unmöglich gewesen seyn würde, sich die zu solchen Arbeiten erforderlichen Hülfsmittel zu verschaffen. Nun traten aber von Zeit zu Zeit Umstände ein, die mich an der Herausgabe jenes Werks hinderten.

*) Analitischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schifffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstromes. Mainz 1812.

Digitized by Google

Endlich führte die Vorsehung die glorreichen Ereignisse herbei, wodurch der Rhein ein neues grofses Interesse erhielt.

Der Inhalt des 5ten Artikels des Pariser Friedens liefs keinen Zweifel übrig, dafs Teutschlands rettende Monarchen denselben ihrer besondern Aufmerksamkeit gewürdigt hatten; da nun aber, nach jenem Artikel, die Regulirung der, von dessen Schifffahrt zu hebenden, Gebühren einen Gegenstand der Verhandlungen auf dem Wiener Congresse ausmachen sollte: so konnte ich, bei aller Bescheidenheit, womit ich meine Arbeiten zu beurtheilen gewohnt bin, mich des Glaubens nicht erwehren, dafs meine Sammlung eine Menge Materialien enthalten dürfte, die den Bevollmächtigten zu jenem Congresse bei ihren Berathschlagungen höchst brauchbar wären, und die sie anderwärts her wohl schwerlich, in einem solchen Zusammenhange, erhalten könnten. Inzwischen erlaubte die Zeit nicht, auch nur die vorzüglichsten Stücke daraus drucken oder so viel Abschriften, als erforderlich, davon machen zu lassen: ich entschlofs mich daher, das zweckmäfsigste davon, so viel in der Eile möglich war, in einen gedrängten Auszug zu bringen, und diesem noch einige Gedanken und Vorschläge beizufügen, die nach der, in dem angezogenen Artikel des Pariser Friedens so deutlich ausgesprochenen, erhabenen Absicht der verbündeten Monarchen, und da sie reine Resultate einer langjährigen Erfahrung sind, so wenig den Vorwurf der Zudringlichkeit als den der leeren Speculation, sich werden zuziehen können.

Dieſs ist das Werkchen, das ich hiermit dem Publikum übergebe, mit dem Wunsche, dafs es vorzüglich unter die Augen und zur Kenntnifs der Staatsmänner und Bevollmächtigten gelange, die an dem grofsen Werke des Weltfriedens und Völkerglückes arbeiten, und im Sinne ihrer höchsten Committenten, als einen wesentlichen Theil von

Digitized by Google

diesem, die Freiheit der Schifffahrt auf allen Flüssen bereits so hochherzig proclamirt haben.

Der *erste* Aufsatz enthält eine topographisch-statistische Darstellung des Rheines, wobei ich mich aber fast nur auf dasjenige beschränke, was den Strom, in Rücksicht auf Schifffahrt und Handlung merkwürdig macht, mithin an allen, auf beiden Ufern vorkommenden, Stellen und Oertern nur das berühre, was ihnen für jene Absicht einiges Interesse gibt. Die Verzeichnisse der Versendungen und Rückladungen bei den meisten dieser Plätze, so wie die zu Ende des Werkchens angehängten Tabellen, zeigen die Wichtigkeit der Bewegungen sowohl auf dem Rheine selbst, als aus diesem in seine Nebenflüsse, und umgekehrt: wobei gleichwohl zu bemerken, dafs in den Jahren, welche ich hierzu habe wählen müssen, der Handel, durch die französischen Douanen-Gesetze gedrängt, bereits zu stocken, wenigstens andere Wege zu suchen begonnen hatte.

Der *zweite* Aufsatz gibt eine Vorstellung von der bewundernswürdigen Verkettung, wo der Rhein als Mittelring erscheint, an welchem einerseits fast alle Flüsse von Frankreich und den Niederlanden, und andererseits, oberhalb die Donau, unterhalb aber die Flüsse des nordöstlichen Teutschlands und durch diese die Flüsse des ungeheuern Rufslands entweder in der That schon hängen, oder ohne grofse Schwierigkeit verbunden werden können. Man darf rechnen, dafs die erhabenen Monarchen, denen Europa seine Befreiung verdankt, die Vollendung dieses grofsen Werkes, als eines der wirksamsten Mittel ansehen werden, dessen Wohlstand unendlich zu erhöhen.

Der *dritte* Aufsatz enthält eine Darstellung des ältern und neuern Zustandes der Polizei und Gebühren-Erhebung auf dem Rheine. Letzterer wurde durch die bereits angeführte

Digitized by Google

Convention zwischen Frankreich und Teutschland begründet. Dafs diese als Convention aufhöre, ist keinem Zweifel unterworfen; dagegen entsteht die Frage, ob sie nicht als Inbegriff der durchdachtesten Grundsätze für Schifffahrts-Polizei und Gebühren-Erhebung, mit gewissen Modificationen, nicht blos auf dem Rheine fortzudauern, sondern auf jedem andern Strome eingeführt zu werden, verdiene. Sie entstand unter Umständen, die vielleicht dasmal *zuerst* erlaubten, einen grossen, zu den Territorien verschiedener Landesherren gehörigen Strom einer allgemeinen Verfassung zu unterwerfen; und die Erfahrung von neun Jahren hat die Güte und Zweckmässigkeit einer solchen Verfassung hinlänglich bewiesen. Nun haben zwar, gegen jene Zeit, die Verhältnisse in so weit sich geändert, dafs das linke Rheinufer nicht mehr ganz unter die Hoheit einer einzigen Macht gehört, und das rechte, in Ermanglung der damaligen Representation in Rücksicht des Octroi, auch nicht mehr als einherrisch betrachtet werden kann; allein wie grofs und wichtig der hierdurch entstehende Unterschied in jeder andern Beziehung seyn mag, so setzt er sich einer Einrichtung nicht entgegen, nach welcher der fragliche Zustand auf dem Rheine in seinen Hauptpunkten weiter fortbestehen könne. Um diese Hauptpunkte zu bestimmen, habe ich in dem gegenwärtigen Aufsatze die Convention ihrem ganzen Inhalte nach zergliedert, und bei jedem Artikel angegeben, welche Abänderungen dabei zu machen, theils die Erfahrung anzurathen scheint, theils die eingetretenen politischen Verhältnisse erfordern dürften.

Der *vierte* Aufsatz endlich besteht in Vorschlägen zur Einführung eines allgemeinen und einförmigen Zoll- und Polizei-Systems auf allen verbundenen Flüssen von Teutschland und andern Ländern. Dieses Zoll- und Polizei-System

Digitized by Google

wird, nach dem Gesagten, im Wesentlichen, kein anderes, als das durch die Rhein-Convention eingeführte, seyn können. Die Hauptsache aber ist, dafs auf allen verbundenen Strömen die nämliche Ordnung herrsche, und in jedem Reiche eine Ober-Centralbehörde eingesetzt werde, die für die Erhaltung dieser Ordnung sorge. In Teutschland hingen auch ehemals die Reichsstände in Rücksicht des Zollwesens ihrer Flüsse, von Kaiser und Reich ab; auch hatte dieser Bundesstaat noch andere der Gesammtheit angehörige Institutionen, deren Jurisdiction das Ganze umfafste. Welche von diesen bei der bevorstehenden Umgestaltung hergestellt werden, oder welche ähnliche dazu kommen mögen: eine für die gesammte innere Schifffahrt des Bundesstaates scheint unter letzten nicht fehlen zu dürfen.

Nach dieser Anzeige der Entstehung, der Absicht und des Inhalts meines Werkchens wird der unbefangene Leser sich nun leicht den Standpunkt nehmen können, von welchem aus ich solches betrachtet und beurtheilt zu sehen wünschte. Die Hauptsache sind die Notizen über Handlung und Schifffahrt, die darin mitgetheilt werden; und ich kann deren Zuverlässigkeit um so kühner verbürgen, da, während meiner Amtsführung, die Einrichtung getroffen war, dafs die mindeste Bewegung auf dem Rheine nicht Statt haben, kein Zentner Waare von einem Orte zum andern verführt werden konnte, ohne dafs mir darüber nachgewiesen würde. Das *eigentlich Topographische* in der Darstellung des Stromes ist Nebensache, und sollte, seiner Bestimmung nach, jenen Notizen nur zur Einfassung dienen. Ich erinnere dieses der Kritik wegen, damit, wenn vielleicht da, wo ich gedruckten oder mitgetheilten Weisungen gefolgt bin, in Ortsangaben oder Benennungen, kleine Irrthümer mit untergelaufen, dieses zum Nachtheile des Uebrigen nicht

Digitized by Google

ungleich gedeutet werden möge. Bei meinen Vorschlägen, so weit sie bestimmt den Rhein betreffen, habe ich mich einzig durch die mir in meiner neunjährigen Amtsführung erworbene Kenntniſs von dessen Eigenheiten, und meine Erfahrung leiten lassen; bei deren Ausdehnung auf andere Flüsse aber, wo mich diese Führer verlassen, die Modificationen vorbehalten, welche durch die verschiedenen Localitäten nöthig werden könnten.

Das Mangelhafte in der Schreibart wird man einem Geschäftsmanne leicht zu gut halten, wenn auch die Natur des Stoffes eine zierlichere zugelassen, oder die Kürze der Zeit erlaubt hätte, mehr Sorge darauf zu verwenden.

Digitized by Google

Topographisch-statistische Darstellung des Rheines, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung.

Nichts ist unterhaltender, als dem Entstehen, Wachsthume und Vergehen grosser Flüsse nachzudenken. Der Rhein biethet in diesen drei Perioden seines Daseyns ganz besondere Phänomene dar. Kaum geworden aus drei ärmlichen Quellen, schaffet er sich ein Gebiet, wodurch er bald in den Stand gesetzt wird, mitten durch einen grossen See zu dringen; vermehret dann dieses Gebiet durch den gröfsten Theil der Wässer eines Landes, das deren nach allen Weltgegenden abschicket; stürzet hiernach über ungeheure Felsen-Massen in einen Abgrund von beinahe 80 Fufs Tiefe; nimmt in seinem fernern Laufe von beiden Seiten Ströme auf, die selbst Hauptströme sind und die ansehnlichsten Gebiete haben; gibt bald darauf aber Zweige ab, die ihm den gröfsten Theil seiner Wässer rauben, und solche, unter andern Namen, dem Ocean zutragen, und schwindet endlich zu einem elenden Bächlein herab, das sich in den Dünen von Holland verlieret.

Das Land, welches Ströme nach allen Weltgegenden, die Rhone nach Westen, den Inn nach Osten, den Tesino nebst der Adda nach Süden abschicket, und dem Rheine, der nach Norden fliesset, sein Daseyn und erstes Gedeihen verleihet, ist die *Schweiz*.

Die Schweiz liegt bekanntlich höher, als ein anderes Land in Europa; am höchsten in der Mitte ihrer südlichsten Theile. Hier finden sich die gewaltigen Alpen: die Furka, aus welcher die Rhone und die Aar; der St. Gothard, aus dem die Rüfs und der Tesino; der Lukmanier (ein Theil des Gebirges Adula), aus dem der Mittelrhein und ein östlicher Arm des Tesino; der Vogelberg (auch ein Theil des Adula), aus dem der Hinterrhein; der Crispalt, aus dem der Vorderrhein; der Julierberg, aus dem der Inn; endlich das Wormser-Joch, aus dem die Adda entspringen.

Digitized by Google

Man sieht aus dem eben Gesagten, dafs die drei Quell-Wässer, welche dem Rheine seinen Ursprung geben, der Vorder-, Mittel- und Hinterrhein genannt werden. Der Vorderrhein fliefst, nachdem er, gleich bei seiner Quelle schon, einige kleine Bergwässer aufgenommen, in der Richtung nach Nordost ab, und kommt, an verschiedenen Dörfern vorbei, bis zwei Meilen unterhalb des Fleckens Tavetsch, wo er sich östlich wendet, und so dem Flecken Dissentis zueilet, um den Mittelrhein aufzunehmen, der, nachdem er, in einer mehr nördlichen Richtung, von seiner Quelle ab durch das Modelser-Thal geströmt ist, ihm gleich unterhalb jenes Fleckens begegnet.

Die Gegend hier ist durch ihre hohen Erzgebirge so bekannt, als wegen ihrer unfruchtbaren Thäler verschrieen. Der verbundene Strom verläfst sie, und richtet seinen Lauf über das Städtchen Ilanz nach Reichenau hin, wo er, inzwischen durch einige Wässer vermehrt, mit dem Hinterrheine zusammentrifft.

Die Quelle des Hinterrheins bildet sich hoch aus einem Gletscher, und stürzet in vielen Bächen hinab in einen Schlund, von wo aus er seinen Lauf erst südwärts beginnet, dann ostwärts wendet, und durch ein Thal, der Rheinwald genannt, mit sehr vermehrtem Wasser zu dem Flecken Splügen gelanget. Unterhalb dieses Fleckens krümmet der Hinterrhein sich gegen Südost und erreichet in dieser Richtung die Bergenge Rufeln, wo er bei der hohen Brücke über sehr jähe Felsen hinabstürzet, und dadurch einen schauerlich-schönen Wasserfall bildet. Hiernach nimmt er eine Wendung nach Norden, lenket aber bald wieder nach Osten um, und strömet so dem Schamser-Thale zu, wo er von beiden Seiten neue Zuschüsse an Wasser erhält. Am Ende dieses Thales fängt die Mala via (*die allzuwahr genannte* Strasse, wie Johannes von Müller sagt) an. Dieselbe gehet über ein sehr hohes und wildes Gebirge, dessen getrennte Theile durch verschiedene Brücken in schwindlichter Höhe sehr schlecht aneinander hangen: während in der Tiefe der Hinterrhein in fast anhaltenden Wasserfällen daher brauset, und an manchen Orten drei, vier bis fünf Klafter tief, mit dem fürchterlichsten Getöse sich über die wilden Felsen und Klippen hinabstürzet. Diese Wasserfälle dauern bis in das Tumletscher Thal ohne Aufhören fort. In letztern bereichert sich der Hinterrhein mit zwei Wässern, der Noll und der Albel oder Albula, krümmet sich, nach sei-

Digitized by Google

nem Austritte aus demselben, sodann gegen Osten hin, und erreichet in dieser Richtung den Punkt bei Reichenau, wo der verbundene Vorder- und Mittelrhein ihn erwarten, um mit ihm zusammen zu treten.

Erst nach dieser Zusammentretung nimmt der daraus erwachsene neue Strom den gemeinschaftlichen Namen des Rheines an, und fluthet hierauf, an mehrern Dörfern und Schlössern vorbei, den Ruinen einer alten Landwehr zu, um den von Osten sich herwälzenden Waldstrom Plessur alda einzunehmen, und durch diese Vergrösserung seiner Bestimmung näher gebracht zu werden: denn von diesem Punkte aus ist es, dafs er beginnt einige Schiffbarkeit zu gewinnen.

An dem Plessur, eine kleine halbe Stunde vom Rheinufer ab, liegt Chur, die Hauptstadt der drei freien Bünde der Graubündener. Ihr folget, eine halbe Stunde abwärts, das Dorf Haldenstein, sodann der Flecken Malans, bei welchem der Rhein den ihm gleichfalls von Osten her zufluthenden Waldstrom Lanquart empfängt; darauf sich unter der Zollbrücke durchdrängt, und nach Verlauf einer Stunde das Städtchen Meyenfeld erreicht, welchem gegenüber, bei Ragaz, er durch den Flufs Camingen vermehrt wird.

Aehnliche Vermehrungen erhält der Rhein in seinem fernern Laufe nach dem Rheinthale zu und durch dieses hin: wonach er zwischen den Dörfern Rohr und Stad, wovon dieses links und jenes rechts am Bodensee liegen, mit vieler Gewalt in diesen See eintritt.

Die Schweiz ist vor vielen andern Ländern reich an Seen, welches sie ihren Eis- und Schneebergen, deren Anzahl sich auf 428 erstrecken soll, verdankt. Diese Seen liegen durchgehends an der Grenze der Abdachung, und fast alle werden, so wie der Bodensee vom Rheine, also die übrigen von andern Flüssen, durchströmet. Auch hängen mehrere derselben unter sich, die meisten aber, was merkwürdig ist, mit dem *Rheine* zusammen, wie aus folgender Darstellung zu ersehen ist.

Der Bach Nozon, welcher bei Romain-Moutier entspringt, theilt sich zu Pompaple, und fliefst mit einem Arme in die Venoge und durch diese in den Genfer-See, mit dem andern aber in die Orbe, und durch diese in den Neuburger- oder Neufchateller-See. Diese Verbindung des Genfer- mit dem Neufchateller-See ist gleichwohl nur schwach; die Verbindung des letztern mit dem Murter-See hat mittelst der, diesen

Digitized by Google

durchströmenden, Broye, und jene des Zürcher- mit dem Waldstädter-See durch die Linth und durch die Seez, die in die Linth fliesset, Statt. Die Verbindung dieser und anderer Seen *mit dem Rheine,* und einiger noch unter sich, geschieht entweder unmittelbar durch die Aar, oder mittelbar durch die vielen Nebenflüsse, welche das Gebiet dieses Stromes ausmachen, der, wie wir mehr unten sehen werden, sich schliefslich in den Rhein ergiefst. Nämlich:

1) Die Aar empfängt die Sil, diese aber kommt aus dem Bieler-See, der mittelst der Zil oder Thielle mit dem Neufchateller-See zusammen hängt.

2) Die Aar erhält auch die Rüfs, die durch den Waldstädter- oder Luzerner-See strömt. Zuger

3) Mit dieser Rüfs steht, durch die Lorez, die aus dem ~~Zürcher-See~~ herfliefst, auch dieser See in Verbindung.

4) Auch die vereinigten Limath- und Sil-Ströme fliessen in die Aar, jener aber entspringt aus dem Zürcher-See.

5) Die Suren kommt aus dem Sembacher-, die Aa aber aus dem Hallweiler-See, und beide ergiessen sich in die Aar.

6) Endlich, die Aar selbst durchströmt den Brienzer- und Thuner-See, und bringet diese beiden Seen nicht nur unter sich, sondern auch mit dem *Rheine* in Verbindung.

Man glaube nicht, dafs diese Verbindungen auf den Landcharten nur figuriren, in der That aber von solcher Beschaffenheit seyen, dafs sie dem Handel und der Schifffahrt wenig Vortheil darbiethen. Von der zwischen dem Neufchateller- und Genfer-See mag dieses wahr seyn, indem, nach der obigen Darstellung, dieselbe nicht durch einen Flufs, wie auf mehrern Charten angegeben ist, sondern nur durch den geringen Bach Nozon Statt hat: inzwischen zeigt der Lauf eben dieses Baches, von seinem Theilungspunkte ab, dafs die Kunst hier wirksam zu Hülfe kommen und eine *vollkommene* Verbindung zwischen beiden zu Stande bringen könne, wodurch dann folgende grosse Communications-Linie entstände, namlich:

Der Waldstädter-See hängt mit dem Zürcher-See durch die Linth, dieser aber durch die Limath mit der Aar zusammen, welche letztere einerseits mit dem Rheine, andererseits aber mit dem Bieler-See in Verbindung steht; der Bieler-See hängt durch die Zil an dem Neufchateller-

Digitized by Google

See, der, nach der Voraussetzung, durch einen Kanal mit dem Genfer-See in Gemeinschaft gesetzt würde; der Genfer-See ist in natürlicher Verbindung mit der Rhone, da diese durch ihn hinströmt; die Rhone aber tritt in Communication mit dem Rheine durch den Elsasser- sonst Napoleons-Kanal, und diese beiden Flüsse fallen endlich, der eine in das Mittelmeer, und der andere in die Nordsee.

Der Boden- oder Kostnitzer-See ist der gröfste Landsee der Schweiz, und empfängt, wie die meisten Landseen, von allen Seiten her eine Menge grösserer und kleinerer Ströme, ohne deren aber, ausser dem Rheine, einen andern wieder herauszulassen. Dafs er den Rhein wieder herauslässt, kommt unstreitig von der Gewalt her, womit dieser sich in denselben hineinstürzt, und die in der That so ansehnlich ist, dafs man den Strom noch wohl eine Meile weit in dem See bemerkt, woher dann selbst die Meinung entstanden ist, dafs derselbe sich gar nicht mit dem Seewasser vermische.

Der Bodensee theilt sich in den obern und untern, oder, nach dem Namen zweier daran gelegener ansehnlicher Städte, in den Bregenzer- und Zeller-See. Beide Theile hangen mittelst einer Enge zwischen der Stadt Kostnitz und dem Flecken Gottlieben zusammen, welche durch den Rhein gebildet wird, indem dieser oberhalb der erstern aus dem Bregenzer-See heraus und bei letzterm in den Zeller-See tritt. Die Länge des ganzen Bodensees in seinem Zusammenhange wird auf sieben bis acht deutsche Meilen geschätzt, die Breite aber ist verschieden, und beträgt an einigen Stellen nur eine, an andern zwei bis drei solcher Meilen. Seine Gestade sind ringsum mit einer Menge ansehnlicher Städte, Flecken und Dörfer besetzt, und liefern Producte und Manufactur-Waaren mancherlei Art, wodurch die Schifffahrt auf demselben eine ziemliche Lebhaftigkeit gewinnt.

Der Austritt des Rheines aus dem obern oder Bregenzer-See geschieht, wie sein Eintritt in denselben, ebenfalls mit vieler Gewalt und einer ansehnlichen Menge Wassers, womit er, an den Mauern von Kostnitz vorbei, dem untern oder Zeller-See zuströmt, und solchen besagtermafsen eine halbe Stunde unterhalb, bei dem Flecken Gottlieben erreicht.

Digitized by Google

Der Theil des Bodensees, von Kostnitz an bis zur Stelle des Wieder-Austritts des Rheines aus demselben, wird ohngefähr drei deutsche Meilen betragen. Diese Stelle befindet sich zwischen den Dörfern Stygen und Eschenz. Der Flufs nimmt alda sogleich seinen Namen wieder an, und bildet, noch ehe er weiter einen Ort berührt, eine ziemlich ansehnliche Insel, unterhalb welcher die Stadt Stein liegt. Von hier aus strömt er eine Zeit lang westwärts, und gelanget über Wageningen nach Biberach, wo er die Biber aufnimmt, weiterhin nach Diesenhofen, wonach die Sach eintritt, endlich, an verschiedenen Dörfern vorbei, nach Schafhausen.

Schafhausen ist für die Topographie des Rheines besonders durch den Umstand merkwürdig, dafs es, wegen des nicht weit unterhalb befindlichen Wasserfalls, für die Schifffahrt dieses Stromes den ersten *natürlichen* Stapel darstellt: denn alle Güter, welche aus dem Bodensee und sonst zu Wasser hieher gelangen, müssen, noch ehe sie die Stadt erreichen, ausgeladen, und, nebst den Schiffen, auf der Achs durch die Stadt selbst hin bis zu dem Punkte unterhalb jenes Wasserfalles verführt werden, wo der Strom auf's neue die Schifffahrt gestattet.

Man kann sich vorstellen, dafs die Schiffe, welche auf diese Art einige Stunden Weges zu Lande fortgebracht werden müssen, nicht gar ansehnlich seyn können, und dennoch gibt es deren darunter, welche die Fahrt auf dem Rheine von dort aus bis nach Holland bestehen und glücklich vollenden. Sie sind aus leichten Tannen-Dielen zusammen geschlagen: woher sie auch in der Landessprache *Lauer-Tannen* genannt werden, und haben die Form, welche diese zum Schiffbau so wenig geeignete Holzart eben zuläfst, nämlich: flachen Boden, stumpfe und nur wenig erhöhete Vorder- und Hintertheile, und ohne die mindeste Ausbeugung von einem Ende zum andern gerade laufende Seitenwände.

Dergleichen Lauer-Tannen kommen jedoch häufiger auf einem andern Wege, und zwar aus höher gelegenen Punkten der Schweiz, in den Rhein, nämlich aus dem Zürcher-See über die Limath und Aar, von welcher letztern unten bei Koblenz weiter Rede seyn wird. Sie führen meistens Landes-Producte, als: Käse, Schieferplatten und grob gearbeitetes Holzgeräthe; doch hat man in der letztern Zeit, nachdem durch die Sperrung der See der alte Waarenzug aus Italien über die Schweiz

Digitized by Google.

auf's neue zu beginnen schien, solche häufig mit Reis-Ladungen herunter kommen gesehen, welche sie alsdann aber gewöhnlich nur bis Strasburg oder Mainz brachten. In den Zeiten vor Errichtung des Rhein-Schifffahrts-Octroi, wo man doch so streng auf die Stapel-Rechte hielt, genossen diese Fahrzeuge die Vergünstigung, dafs sie, gegen eine mässige Abgabe, zu Mainz und Köln passirten, ohne sich dem Zwange des Umschlags zu unterwerfen; viele derselben gelangten aber auch entweder gar nicht bis zu den gedachten Stapel-Städten oder wenigstens nicht viel weiter, indem sie ihre Waaren, so wie sich Gelegenheit dazu gab, unterwegs von einem Orte zum andern vertrödelten, und wenn das Fahrzeug ausgeleert war, auch dieses zu Gelde machten, weil es die Zurückbringung nicht werth war.

Der eigentliche Fall des Rheines ist unterhalb Schafhausen bei den beiden Laufen, wovon das eine (ein Dorf und Schlofs) dicht am Rheine auf der schweizerischen Seite, und das andere (ein altes Schlöfschen) gegenüber auf einer Insel liegen, und, eben dieser Lage wegen, das erste das Zürcher- und das andere das Schafhauser-Laufen genannt werden. Nachdem der Strom, etwa 500 Schritte höher, sein Wasser zwischen ungeheuern Felsen, welche ihn zu beiden Seiten einschliessen, und zum Theile auch mitten aus seinem Grundbette hervorragen, sehr enge zusammen ziehen mufste, fängt er nun allmählich an, zu schäumen und zu wirbeln, schiefst dann bei immer zunehmendem Abhange in unzähligen Buchten und Scheidungen von Felsen auf Felsen hinab, und geräth endlich an den Rand der ungeheuern Massa, wo ein Abgrund von beinahe 80 Fufs Höhe sich darstellt; sein Sturz über diesen Rand geschieht mit einem in der Nähe fast betäubenden und bei stiller Nacht noch auf zwei Meilen hörbaren Rauschen und Getöse in drei Strömen steil hinunter, wovon der auf der Südseite, welcher zwischen zwei nicht weit voneinander entfernten hohen Felsen-Pfeilern Statt hat, der gewaltsamste ist. Hier sieht man mit Erstaunen das Wasser sich erst in einen weissen Staub auflösen, dann in der Gestalt eines Nebels oder einer dünnen Wolke in die Höhe steigen, und endlich, vermittelst der Brechung der einfallenden Sonnenstrahlen, den schönsten Regenbogen darstellen.

Bei Schafhausen darf, in der Beschreibung des Rheines, durchaus auch die Brücke nicht mit Stillschweigen vorbeigegangen werden,

Digitized by Google

welche vor kurzen Jahren noch diese Stadt mit dem jenseits gelegenen Zürcher Flecken Feuerthal verband. Diese Brücke war zwar nur von Holz, aber ein Meisterstück in ihrer Art, ein Hängewerk, welches, ausser an den Ufern, nur auf einem einzigen Pfeiler ruhete, oder vielmehr auch auf diesem nicht einmal ruhete: wenigstens ist hierüber gestritten worden. Man behauptete nämlich, des Künstlers Plan wäre gewesen, nur einen einzigen Bogen über den Fluſs zu legen; da er aber von der Stadt-Obrigkeit angewiesen worden, sich jenes, von einer ehemaligen steinernen Brücke noch vorhanden gewesenen, Pfeilers zu bedienen, so hätte er zum Scheine dem Befehle sich gefüget, aber seine Baueinrichtungen auf eine Art gemacht, daſs in der That gleichwohl kein Theil durch denselben getragen worden. Dieser Künstler war nur ein gewöhnlicher Zimmermeister von Tüffen, im Kanton Appenzell, *Hans Ulrich Grubenmann* mit Namen; und man muſs gestehen, daſs in dieser Hinsicht, auch angenommen, daſs durch den gedachten Pfeiler wirklich zwei Bogen entstanden wären, die Brücke dennoch Bewunderung verdient hätte, denn immer wären, da diese in ihrer ganzen Ausdehnung 364 (englische) Fuſs enthielt, auf die Oefnungen der beiden Bogen, des gröſsten 193 und des kleinsten 171 Fuſs, gekommen. Ein einzelner Fuſsgänger, der über dieselbe passirte, fühlte das Gerippe unter seinen Füssen zittern, und dennoch trug sie schwer beladene Lastwagen, wie jede andere. Ihr Bau, der, von 1754 an, in drei Jahren vollendet wurde, hatte über 60,000 Rthlr. (180,000 liv.) gekostet; ein einziger Tag vernichtete sie, da sie in dem Kriege zwischen Frankreich und Oestreich zu Anfang dieses Jahrhunderts, bei einem Rückzuge der Truppen der letztern Macht, in Brand gesteckt wurde.

Etwa eine Meile abwärts von dem Falle bei Schafhausen fängt der Rhein an, sich in seltsamen Krümmungen zu ergiessen, wodurch beinahe zwei Halbinseln oder landanhangende Eilande entstehen. Die obere erstrecket sich sehr weit in das Thürgau hinein und heiſst im Schwaben; auf der untern aber befindet sich das Städtchen Rheinau. Von da lenkt der Rhein sodann zuerst gegen Osten, schiefst in dieser Richtung eine Zeit lang fort, wendet sich dann aber gegen Süden, und erreicht auf diesem Wege, einige andere Oerter vorbei, den Ort Egg-

Digitized by Google

hof, welchem gegenüber die Thur mit verschiedenen Armen sich in denselben ausleeret.

Nach dieser Vermehrung seiner Gewässer strömt der Rhein weiter abwärts durch eine Gebirgsenge bei Eglisau, und gelangt, nachdem er das Städtchen Kaiserstuhl und den berühmten Mefsort Zürzach bespühlet, auch unterwegs noch verschiedene kleine Wässer eingenommen, zu einem Punkte, wo ein zweiter oder der *mittlere* Wasserfall Statt hat.

Der mittlere Fall des Rheines hat seinen Grund in einem quer durch den Strom gelegten Felsendamme, in dessen Mitte sich eine Lücke befindet, welche bei niedrigem Wasser den Strom allerdings durchläfst, auch Raum genug für zwei nebeneinander fahrende kleine Fahrzeuge, *Waydlinge* genannt, darbiethet: wogegen, wann das Wasser die, zur Sommerzeit nicht ungewöhnliche, Höhe erreicht, um sich über die, zu beiden Seiten der Lücke befindlichen, Felsenwände ergiessen zu können, von diesen herab ein Sturz entsteht, der alle Schifffahrt unmöglich macht, dergestalt, dafs man während dieser Zeit genöthigt ist, alle Güter, wie dort zu Schafhausen, also auch hier, oberhalb ausladen und auf Landfuhren weiter bringen zu lassen.

Unterhalb des mittlern Rheinfalles befindet sich die Mündung der Wuttach. Diese Wuttach entspringt in dem Breisgau, in dem sogenannten hohlen Graben, zieht alsbald, nebst der Schlucht, noch verschiedene andere Wässer an sich; strömt damit auf Neustadt, Stölingen und Thienchen, wo das Schwarzwasser sich darein begibt, und fliefst so vergrössert dem Rheine zu, wonach dieser in seinem fernern Laufe bald Koblenz erreicht, und daselbst den Hauptstrom des Schweizerlandes, die Aar, aufnimmt.

Die Aar, Aren (Arola) macht, ehe sie in den Rhein fliefst, selbst ein nicht unansehnliches Flufsgebiet aus, das den gröfsten Theil der Schweiz wässert, und wovon also der Rhein selbst in diesen Gegenden einen beträchtlichen Theil seines Wassers empfängt. Sie entspringt in dem Krimselberge, dem nördlichen Theile der Furka oder des Gabelberges. Sie läuft zuerst nordwestlich, durchströmt den Brienzer- und Thuner-See, und nimmt hierauf nach und nach, auf der Westseite, folgende Flüsse auf: zuerst die Kandel oder Kander, ein ungestümes Bergwasser, das auf der Westseite bereits die Simen mit sich

Digitized by Google

vereinigt hat, wiewohl das meiste Wasser dieser vereinigten Flüsse, ihrer schädlichen Ueberschwemmungen wegen, durch einen Kanal in den nördlichen Theil des Thuner-Sees geleitet wird; dann die Sanen, dann die Zil oder Thielle, welche die in der westlichen Schweiz liegenden Seen, den Neufchateller- und den Bieler-See miteinander verbindet, und als die Fortsetzung der beiden Flüsse, der Broye und der Orbe, angesehen werden kann, wovon jene (die Broye) durch den Murter-See auf der Ostseite, und diese (die Orbe) auf der Südseite in den Neuenburger-See einfliessen, und darin mit ihrem Wasser zugleich ihren Namen verlieren. Hierauf wendet sich die Aar, der nordwärts entgegen stehenden Gebirge wegen, nordostwärts, worauf sich, von Süden her, nach und nach diese Flüsse mit ihr vereinigen; die grössere Emmat oder Emmen, die Wigger, die Suren, welche aus dem Sumbacher-See fliefst; die Aa, welche aus dem Hallwyler-See kommt; die Rüfs oder Reufs, die den Vierwaldstädter-See durchströmt, und bald nach ihrem Ausflusse aus demselben die kleinere Emmat oder Emmen auf der Westseite, und weiter hinab den aus dem Zürcher-See herfliessenden Lorez auf der Ostseite aufnimmt, und an sich selbst einer von den vornehmsten Flüssen der Schweiz ist; endlich die Limath, welche aus dem Zürcher-See fliefst, und bei ihrem Ausflusse die Sil mit sich vereinigt, so wie im Süden die Linth, welche bereits die Seez aus dem Wallenstädter-See aufgenommen hat, in den Zürcher-See einfliefst. (S. *Gatterers* Abr. d. Geogr.)

Nach seiner Vereinigung mit der Aar führt der Rhein zunächst auf Waldshut, die erste der sogenannten vier Waldstädte, nimmt bald hierauf die Alb auf, und gelangt, mehrere Dörfer und das Städtchen Hauenstein vorbei, zu der zweiten Waldstadt Laufenburg. Diese Stadt hat wahrscheinlich ihren Namen von dem *Laufen*, einem abermaligen Falle des Rheins, und dem Jura-Gebirge, das hier bis in den Flufs ausläuft, erhalten; sie wird durch letztern in zwei Theile getheilt, die aber durch eine saubere Brücke von Holz miteinander verbunden sind.

Ungefähr 330 Schritte oberhalb der Brücke beginnt der Rhein bereits sich über mehrere grosse Felsen und Steine hinzuwälzen; so wie er jener aber näher kommt, wird er durch die, auf beiden Seiten befindlichen, Klippen so enge zusammengepresst, dafs er beinahe nur den Raum zwi-

Digitized by Google

schen zweien Jochen ausfüllt, und endlich mit gewaltigem Rauschen und Getöse zwischen und über die vorhandenen Felsen herabstürzt.

Wegen dieses Falles werden, etwas oberhalb der Stadt, in dem sogenannten *Giesen*, alle Schiffe gänzlich ausgeladen, und darauf am Falle, mittelst starker Seile und Ketten, von den Schiffern herabgelassen, um unterhalb in dem sogenannten *Scheftingen* wieder beladen zu werden.

Nach Laufenburg folgen am Rhein, nebst verschiedenen Flecken und Dörfern die beiden übrigen Waldstädte, zuerst Seckingen, wo die Wehr sich einmündet, dann Rheinfelden, wo ein abermaliger, mithin der Vierte Wasserfall, der Höllhacken, auch das Gewild genannt, sich ereignet. Das Felsennest im Rheine fängt eigentlich eine halbe Meile oberhalb Rheinfelden an, und streicht bis unter die Brücke dieser Stadt dergestalt fort, dafs es nur eine, drei Schritte breite Durchfahrt oder Oeffnung läfst, wodurch die Schiffe mit der gröfsten Behutsamkeit geführt werden müssen, um nicht zur Seite irgend aufzufahren, und dadurch in die Gefahr zu gerathen, zerschmettert zu werden. Gewöhnlich nimmt man zu Seckingen erfahrne und tüchtige Steuerleute ein, um die Schiffe über diese gefährliche Stelle zu bringen. Unter der Brücke hört der Fall auf; der Strom wird wieder ruhiger, und gelangt an verschiedenen kleinern Oertern vorbei, und nachdem er bei Kaisers-Augst noch die Ergez aufgenommen hat, nach vier Stunden nach Basel.

Basel wird, ausser vom Rheine, noch von zwei andern Wässern, der Birs und dem Birsek, durchströmt; der Rhein theilt es in zwei Theile, welche aber vermittelst einer Brücke wieder zusammen verbunden sind. Diese Stadt ist ein wichtiger Anlehnungspunkt in dem Triebwerke des rheinischen Handelsverkehrs, ungeachtet man sich des Flusses in der Thalfahrt von da ab immer noch nicht anders, als mittelst der beschriebenen *Lauertannen* und anderer kleinern Fahrzeuge, die nur für eine solche Reise taugen, bedienen kann, und die Bergfahrt dahin durchaus noch unmöglich ist. Der Rhein hat nämlich hier, und behält noch weit herab eine wilde Natur, womit er gegen seine Ufer wüthet, und sein Bette zerarbeitet. Am gefährlichsten macht er die Schifffahrt dadurch, dafs er Baumstöcke mit der daran hangenden Erde von seinen Ufern losreifst, und diese Massen mitten in sein Bette hereinführt, wo ein leicht überfliessendes Wasser solche dem Schiffer verbirgt, oder die Heftigkeit des Stromes hindert, denselben auszuweichen.

Digitized by Google

Der Punkt, bis wohin die Bergfahrt auf dem Rheine für eigentliche Handels-Transporte nur reicht, ist *Strasburg*, von wo aus dann die Güter weiter bis Basel zu Lande gebracht werden. Nach zuverlässigen Angaben machte in gewöhnlichen Jahren vor dem französischen Revolutions-Kriege der Betrag der Güter, welche Strasburg auf dem Rheine erhielt, um solche auf dem angegebenen Landwege nach Basel zu versenden, die Summe von 54 bis 70,000 Zentner aus. Im Jahre 1792 reichte diese Summe noch an 40,000 Zentner, für deren Transportirung von Mainz nach Strasburg 28 Schifferreisen, und von Strasburg nach Basel 6 bis 8000 Frachtfuhren, jede zu 6 Pferden, mithin 40 bis 48,000 Pferde gerechnet wurden. Erhält der Elsasser — ehemals *Napoleons-Kanal*, dessen Hauptbestimmung ist, die Rhone mit dem Rhein zu verbinden, seine Vollendung, so wird dadurch zwischen Basel und Strasburg eine bequeme Wasserstrasse eröffnet, indem dieser Kanal von Mülhausen aus einen Arm nach der ersten dieser beiden Städte abgeben, und hiernach seinen Hauptstrom bei der andern in die Ill führen wird.

Basel versendete im J. 1808 den Rhein herunter die Quantität von 35,898 Zentner Waaren. Hievon gingen nach Mainz und in den Mittel-Rhein 30,766 Zentner; nach Frankfurt und in den Main 4816; nach Manheim und in den Neckar 316 Zentner. Hauptartikel waren: Reis, Käse und Wein; der erste betrug 31,898 Zentner, der andere 1022, und der dritte 1325 Zentner. Im Jahre 1809 gingen auf diesem Wege aus der Schweiz nur 26,140 Zentner, mithin 9758 Zentner weniger. Einige Artikel hatten sich vermehrt, unter andern der Wein um 737 Zentner, dagegen hatte der Reis um 14,513 Zentner abgenommen.

Bei Basel nimmt der Rhein eine brüske Wendung von Westen nach Norden zu, und tritt in das grosse Thal ein, das durch eine doppelte Bergkette gebildet wird, wovon der Schwarzwald, die Bergstrasse und die Höhe oder der Zaun (*Taunus*) des alten Germaniens auf dem rechten, und die Vogesen und der Hundsrück auf dem linken Ufer die Hauptabtheilungen sind, und welche auf dem einen wie auf dem andern dieser Ufer in der Gegend von *Bonn* ausläuft.

Die verschiedenen Städte und vielen Dörfer und Flecken, welche, von Basel aus bis Strasburg, beide Ufer des Rheines zieren, werden, da sie kein besonderes Interesse für den Rheinhandel darbiethen, hier mit Stillschweigen übergangen; von den auf diesem Wege dies- und

Digitized by Google

jenseits eintretenden kleinen Flüfschen und Gewässern nennen wir nur die Weise, die Kander, die Iser, die Elz, die Zems und die Schutter; Inseln sind auf dieser Stromstrecke eine unzählbare Menge, wodurch die Schifffahrt ungemein erschweret wird: die drei gröfsten, das Wörthlein, die Gansau und die Metzgerau, stellen sich zunächst bei Strasburg dar. Die Gansau ist drei Viertel Meile lang, und dienet, so wie das Wörthlein, welches überall nahe daran stöfst, zu Holzgewächs; die Metzgerau hingegen, welche gleich unterhalb der Gansau gelegen ist, und in einer Länge von ebenfalls drei Viertel Meile sich bis fast an Strasburg hinunter erstreckt, bietet Gärten, Wiesen, Felder, Höfe und andere Gebäude dar. Ihr gegenüber auf dem rechten Ufer erscheint die Feste *Kehl*, bei welcher die Kinzig sich in den Rhein ergiefst: ein kleines Flüfschen, welches aber dadurch für den Rheinhandel wichtig wird, weil auf demselben jährlich eine Menge Holländer-Flofsholzes, und zwar meistens Forlen, aus dem Schwarzwalde herunter gebracht werden.

Da wir zu dem Punkte gelangt sind, der für die Transporte des grossen Handels des Rheines, so wie in der Bergfahrt die Grenze bestimmt, also in der Thalfahrt den regelmässigen Anfang gewährt, so müssen wir, ehe wir weiter gehen, der sich hierauf beziehenden Abtheilung des Stromes in drei Hauptstrecken, den Ober-, Mittel- und Niederrhein, erwähnen, einer Abtheilung, welche nicht durch zufälliges Wirken der Umstände, oder willkührliche Machtgebote der Fürsten entstanden, sondern von der Natur selbst angegeben worden, und die sich daher auch durch alle politische Handels-Revolutionen, wovon die Rheinländer betroffen worden, behauptet, und zuletzt noch durch den Staatsvertrag zwischen Frankreich und Teutschland, wodurch die Gebühren-Erhebung und polizeiliche Einrichtung der Schifffahrt des Rheines geordnet worden, die *Octroi-Convention von* 1804, ihre Heiligung erhalten hat. Diese drei Stromstrecken sind durch eben so viele Hauptpunkte bestimmt, wovon der erste *Strasburg*, der andere *Mainz* und der dritte *Köln* ist, dergestalt, dafs der Oberrhein Strasburg mit dem Raume, unterhalb, bis Mainz, der Mittelrhein Mainz nebst dem Raume, unterhalb, bis Köln, und der Niederrhein Köln nebst dem Raume, unterhalb, bis zu den Ausflüssen des Stromes in Holland, befassen. Es ist nicht unmöglich, ja es geschieht zuweilen in der

Digitized by Google

That, dafs geringere Fahrzeuge von dem äussersten Punkte dieser Linie (Strasburg) über die beiden mittlern Punkte (Mainz und Köln) direct bis nach Holland gehen. Wir haben von den Lauertannen gesehen, dafs solche mit ihren wenig bedeutenden Ladungen aus noch höhern Gegenden hinab ununterbrochen die lange Reise wagen, und durchgehends glücklich vollenden. Dergleichen geht aber mit den ansehnlichen Güter-Versendungen für den grossen Handel des Rheines nicht an; diese erfordern durchaus Ruhepunkte und Umladungen, letztere hauptsächlich, weil die Verschiedenheit der Stromstrecken andere Fahrzeuge, und diese andere Geräthschaften und eine andere Behandlungsart nöthig machen. Ein holländisches Schiff der wahren Gattung würde nicht ohne Schwierigkeiten und Gefahr weit über den Punkt von Köln hinaufgeführt werden können, und die Schiffe, deren man sich zur grossen Fahrt zwischen Köln und Mainz bedient, passen eben so wenig für die Stromstrecke zwischen Mainz und Strasburg. Und hierin liegt dann eigentlich auch der Grund des alten Stapelrechts der beiden ersten Städte, das durch die Octroi-Convention, mit gehörigen Einschränkungen, ihnen unter dem Namen des *gezwungenen Umschlags* erhalten worden. Die Sache an sich und ihrer Wesenheit nach bestand aber sicher, noch ehe Privilegien darüber ertheilt wurden, weil sie in der Natur des Stromes gegründet war, und weil wirklich in den ältesten Verleihungsbriefen dieser Art sich auf den Besitz unvordenklicher Zeiten abbezogen wird. — Wir werden anderwärts auf diesen Gegenstand zurückkommen.

Strasburg liegt auf dem linken Ufer, aber nicht unmittelbar am Strome des Rheins, sondern eine Viertel-Meile davon ab, und communicirt mit demselben nur durch die *Ill*, ein Flüfschen, welches die Stadt durchströmt, daselbst die Bruche aufnimmt, und sich eine Meile unterhalb in jenen ergiefst.

Die Ill entspringt an der Grenze der Schweiz, bei Winkel im französichen Departement des Oberrheins; führt über Mülhausen, Ensisheim und Colmar, wo sie schiffbar wird, dann über Schletstadt, Benfelden und Erstein nach Strasburg.

Dieselbe ist, des Rheinhandels wegen, für Strasburg von der äussersten Wichtigkeit, und gibt ihm in dieser Hinsicht grosse Vorzüge vor Kehl, ungeachtet dieses dicht am Strome gelegen ist. Der Rhein

Digitized by Google

setzt nämlich von hier aus, bis wo er die Ill aufnimmt, und zum Theile noch weiter abwärts bis Freistett und Helmlingen, der Herauf fuhrt solche Schwierigkeiten entgegen, dafs die Güter an einem dieser Oerter ausgeladen, und zu Lande nach Kehl gebracht werden müssen, während die Schiffe, freilich erst nach vorgegangener Verlichtung bei der Mündung der Ill, auf dieser bis Strasburg hinauf gelangen.

Die Ill wird für den Rheinhandel, sowohl überhaupt als in besonderer Beziehung auf Strasburg, auch dadurch noch sehr wichtig, dafs sie den diesseitigen Ausgang des angeführten Elsasser-Kanals enthält, durch welchen der Rhein vorerst mit der Rhone, sodann durch diese einerseits mit dem Mittelmeer, und andererseits mit den ansehnlichsten übrigen Flüfsen von Frankreich in Zusammenhang gebracht zu werden, im Begriffe ist.

Strasburg bietet überhaupt ein ungemeines Interesse für den Handel des Rheines dar. Von dem sehr ansehnlichen Transit der den Flufs aufwärts kommenden und für die Schweiz und Italien bestimmten Güter ist oben bei Basel einiges angeführt worden. Dieser mufste nun freilich durch die Zeitumstände in den letzten Jahren in Abnahme gerathen, wogegen sich aber ein anderer, nicht minder wichtiger, nämlich der aus dem Innern von Frankreich nach dem Rheine, und umgekehrt aus dem Rheine nach den französischen Provinzen, ganz ausnehmend hob. Es gingen nämlich, bis unmittelbar vor der letzten Umwandlung am Rheine, über Strasburg in diesen Flufs: 1tens, *ausschliefslich und ohne Concurrenz*, die Versendungen von Lyon und aus dem ganzen mittäglichen Frankreich; 2tens, wieder *fast einzig* die Weine aus Burgund, nebst den Producten der Franche-Comté und des Jura; 3tens, *in Concurrenz mit Köln und Koblenz*, die Ausfuhr-Artikel von Lothringen, die Weine aus Champagne, und die Versendungen von Paris und aus den umliegenden Provinzen; 4tens, endlich *in Concurrenz mit Mainz und Köln* die Versendungen aus den Niederlanden. Man konnte rechnen, dafs auf diese Art die Producte eines dritten Theils des Gebiets von Frankreich über Strasburg aus und hauptsächlich auf dem Rheine verführt worden. Die Rücksendungen auf diesem Wege nach Frankreich waren, ohne eben an jenes Verhältnifs zu reichen, ebenfalls beträchtlich, und bestanden theils aus Producten der ersten Nothwendigkeit, theils aus andern,

Digitized by Google

welche die angeführten Provinzen aus der Fremde zu beziehen, genöthigt sind.

Strasburg versendete im J. 1808 den Rhein herab die Quantität von . . . . . 182,938 Ztr.

Hiervon gingen:

a) Nach Frankfurt	102,842	Ztr.
b) Nach den übrigen Mainplätzen . .	11,181	«
c) Nach Mainz	35,716	«
d) Nach andern Plätzen zwischen Strasburg und Mainz	16,139	«
e) Nach Manheim	17,060	«

Hauptartikel in diesen Versendungen waren Wein und Brandwein, nebst andern abgezogenen Wässern. Der erste betrug 96,640 Ztr., wovon allein nach dem Main 74,615 Ztr. gingen. Der Betrag des andern Artikels stieg an 22,659 Ztr., wovon der Main 17,653 Ztr. erhielt.

Strasburg versendete im J. 1809 den Rhein herab die Quantität von . . . . . 268,339 Ztr.

Hiervon gingen:

a) Nach Frankfurt	144,290	Ztr.
b) Nach den übrigen Mainplätzen . .	44,187	«
c) Nach Mainz	24,871	«
d) Nach andern Plätzen zwischen Strasburg und Mainz	36,685	«
e) Nach Manheim	18,306	«

Hauptartikel waren auch in diesen, im Ganzen um 89,301 Ztr. gestiegenen, Versendungen wieder Wein und Brandwein, nebst andern abgezogenen Wässern. Der erste hatte sich bis auf die Summe von 146,644 Ztr. vermehrt, wovon blos nach dem Main die Quantität von 133,155 Ztr. ging; der andere betrug 27,435 Ztr., wovon der Main allein 24,378 Ztr. erhielt.

Was Strasburg in diesen beiden Jahren den Rhein aufwärts zurück erhielt, reichte nicht an den Ertrag der vorigen Jahre. Dies kam, wie eben schon angedeutet worden, durch die Sperrung der See und den Abgang der Kolonial-Waaren. Es waren auf diesem Wege noch im J. 1807, 86,111 Ztr. von Mainz allda eingekommen; im J. 1808 kamen aber nur 42,053 Ztr., und im J. 1809 gar nur 17,527 Ztr. ein.

Digitized by Google

Frankfurt schickte in den beiden letzten Jahren, im ersten nur 7934, und im andern noch weniger, nämlich 7102 Ztr., dahin. Folgendes ist das Verhältnifs, in welchem die Versendungen einiger Hauptartikel, besonders Kolonial-Waaren, von Mainz nach Strasburg in den drei Jahren abgenommen haben: Kaffe, im J. 1807, 10,805 Ztr.; im J. 1808, 563 Ztr.; im J. 1809, o. — Baumwolle, im J. 1807, 1784 Ztr.; im J. 1808, 0; im J. 1809, o. — Tabak, roher und verarbeiteter, im J. 1807, 12,783 Ztr.; im J. 1808, 5018 Ztr.; im J. 1809, 660 Ztr. — Thran, im J. 1807, 2430 Ztr.; im J. 1808, 0; im J. 1809, o. — Zucker, roher, im J. 1807, 15,330 Ztr.; im J. 1808, 5632 Ztr.; im J. 1809, o. — Zucker, raffinirter, im J. 1807, 19,831 Ztr.; im J. 1808, 4950 Ztr; im J. 1809, 362 Ztr.

Durch den Zusammenfluss des Rheines mit der Ill entsteht unterhalb Strasburg die grosse und zierlich angebaute Insel Ruprechts-Au, an deren Ende sich der ansehnliche Flecken *Wanzenau* darstellt. An diesem Punkte hatte, bis zu den neuesten Zeiten, die Schifffahrt mit einem äusserst beschwerlichen Hindernisse zu kämpfen, indem zwei starke Ströme die Ill fast wagerecht durchkreuzten. Man hat aber nicht blos diese Ströme gesperrt, und mit Deichen versehen, sondern auch schickliche Krippenwerke angelegt, wodurch die Mündung jenes Flusses bei 1600 Fufs (rhein.) weiter herab gebracht, und also der Fahrt eine ungemeine Erleichterung verschafft worden.

Unterhalb der Mündung der Ill, aber auf dem jenseitigen Ufer, kommt zuerst das Städtchen Freistett zu bemerken vor. Der oben angeführte Umstand, dafs von hier, und selbst von dem noch weiter unten gelegenen Orte Helmlingen aus, der Rhein solche Beschwernisse für die Bergfahrt bis Kehl darbiethe, dafs man sich genöthigt sehe, für diese Stromstrecke den Landweg zu wählen, hatte schon früher jenes, übrigens unansehnliche Städtchen zu einer Art von Lagerplatz für die stromaufwärts von Mainz, Frankfurt, Manheim und andern unterhalb gelegenen Orten kommenden und für obere Rheingegenden oder hintergelegene Provinzen des rechten Ufers bestimmten Güter gemacht. Nun wurde durch eine Verordnung des Grofsherzogs

Digitized by Google

von Baden, vom 4. Februar 1808, dasselbe nebst Mannheim und Schreck, zu einer der ausschliefslichen Ein- und Auslade-Stationen des von dem badischen Staate abhangenden Theiles des Oberrheins erhoben, wodurch das Gewerbe daselbst zugenommen hat.

Folgendes gibt eine Uebersicht der Bewegungen, wie sie in den Jahren 1807, 1808 und 1809 nach und von Freistett aus über den Rhein Statt gehabt haben:

I.	Im J. 1807 erhielt Freistett von Mainz die Quantität von	2,777	Ztr.
	Im J. 1808	8,200	«
	Im J. 1809	12,550	«
II.	Im J. 1808 erhielt Freistett von Frankfurt die Quantität von	2,728	«
	Im J. 1809	3,760	«
III.	Im J. 1807 versendete Freistett nach Mainz die Quant. von	10,926	«
	Im J. 1808	13,801	«
	Im J. 1809	11,293	«
IV.	Im J. 1808 versendete Freistett nach dem übrigen Oberrhein die Quantität von	3,360	«
	Im J. 1809	1,818	«
V.	Im J. 1808 versendete Freistett nach Frankfurt die Quantität von	10,504	«
	Im J. 1809	17,298	«
VI.	Im J. 1808 betrugen alle Versendungen von Freistett die Summe von	29,420	«
	Im J. 1809	30,409	«

Nachdem der Rhein, in seinem fernern Laufe von Freistett aus, eine Menge Städte, Flecken und Dörfer bespühlet, und unterwegs verschiedene, ihm dies- und jenseits zuströmende, kleine und grössere Wässer, als: die Rench, die Sor, die Acher, die Moder, das Ueberwasser, die Rems, den Schwarzbach, die Sur oder Sauer, die Selz etc. aufgenommen, gelangt er zu dem, am rechten Ufer gelegenen, Orte Steinmauern, wo die Murg eintritt: ein Flüfschen, über welches, wie über die Kinzig (oben bei Kehl), ebenfalls eine Menge Flofsholzes aus dem Schwarzwalde auf den Rhein gebracht wird, besonders aber viel Sägewaare, und zwar bei weitem die beste, so in dem Holzhandel und der Flösserei des letztern vorkommt.

Digitized by Google

Hiernach fließt der Rhein noch an einigen, rechts gelegenen, Orten vorbei, nimmt auf dieser Seite den Federbach und auf jener die Lauter ein, und erreicht die Gegend von *Neuburg*.

Der Ort Neuburg liegt nunmehr auf der linken Seite des Rheins, und zwar eine starke Viertelstunde vom Ufer ab, soll aber ehemals auf der rechten Seite gelegen haben, wie dann wirklich verschiedene, mit dem Flusse zusammenhangende, Wasserarme, wovon der Ort beinahe umzingelt wird, und die man die alten Rheine nennt, wahrscheinlich machen, dafs jener in ältern Zeiten wohl einen andern Lauf gehabt haben könne. Es wurde schon früher ein pfälzischer Rheinzoll zu Neuburg erhoben, den man aber in der Folge weiter hinab nach Germersheim zu verlegen für gut fand. Seit dem J. 1805 besitzt es eines der durch die Octroi-Convention angeordneten zwölf Hebungs-Bureaux und zwar das erste der sechs für die linke Seite bestimmten.

Unterhalb Neuburg nimmt der Rhein wieder mehrere kleine Wässer, den Hellbach, die Selk, die Alb, den Otterbach, die Forlach, den Erl- oder Hühner-Bach ein, und kommt sodann nach Schreck.

Wir haben oben bei Freistett gesehen, dafs unter den, durch eine landesherrliche Verordnung vom 4. Januar 1808 zu ausschliefslichen Ein- und Auslade-Stationen für den zum Grofsherzogthum Baden gehörigen Theil des Ober-Rheins bestimmten drei Plätzen, Schreck mit begriffen worden. Es hatte aber schon vor dieser Anordnung ein ungemein beträchtlicher Güterzug über diesen Ort, besonders von Mainz und Frankfurt aus, Statt, der hauptsächlich in Kolonial-Waaren und See-Producten bestand, und der folglich, jener Verordnung ungeachtet, von dem J. 1807 an in steigendem Verhältnisse mit den folgenden Jahren abnehmen mufste, und wirklich abgenommen hat, wie die folgende Darstellung zeigt:

I.	Im J. 1807 erhielt Schreck von Mainz die Quantität von	236,413 Ztr.
	Im J. 1808	70,655 »
	Im J. 1809	18,041 »
II.	Im J. 1808 erhielt Schreck von Frankfurt die Quantität von	3,826 »
	Im J. 1809	1,558 »
III.	Im J. 1808 versendete Schreck nach Mainz die Quantität von	8,014 »
	Im J. 1809	3,818 »

Digitized by Google

IV. Im J. 1808 versendete Schreck nach den andern Plätzen des Ober-Rheins . . . . . 4,654 »

Im J. 1809 . . . . . 5,222 »

V. Im J. 1808 versendete Schreck nach Frankfurt die Quantität von . . . . . 5,118 »

Im J. 1809 . . . . . 3,959 »

VI. Im J. 1808 betrugen alle Versendungen von Schreck die Summe von . . . . . 19,314 »

Im J. 1809 . . . . . 12,999 »

Auch wurde ehemals ein Rheinzoll zu Schreck gehoben, der zu dem Fürstenthum Baden gehörte.

Eine halbe Meile unterhalb Schreck, auf dem rechten Ufer, bei dem Orte Hördt, vergröfsert der Rhein sich durch die Wirbach, und setzt seinen Lauf auf die Oerter Rüfsheim, wo er die Pfinz aufnimmt, und Huttenheim fort. Dieser letzte Ort hiefs sonst Knaudenheim, und lag dicht am Strome; weil aber dieser ihm den Untergang drohte, so ist er, auf Befehl der Speierischen Regierung, im J. 1758 abgebrochen, und an der jetzigen Stelle, eine Viertelmeile vom Strome ab, wieder aufgebaut worden. Auf dem linken Ufer kommt, nach einigen andern Oertern, *Germersheim* vor, wo die Queich sich in den Rhein ergiefst, auch ehemals ein an Kurpfalz gehöriger Zoll erhoben wurde.

Germersheim wird durchgehends als der Punkt angesehen, wo für die Schifffahrt von Strasburg herab wenigstens die gröfsten Beschwernisse und Gefahren aufhören, und es wird also hier am schicklichsten der Anstalten erwähnt werden können, welche zu Strasburg getroffen sind, um Schiffbrüche und Unglücksfälle auf dieser Stromstrecke möglichst zu verhüten. Es sind hauptsächlich folgende:

1) Kein Schiffer wird in Strasburg zum Einladen zugelassen, bevor seine Fahrzeuge von Sachverständigen strenge untersucht und für die zu machende Reise tauglich erkannt worden;

2) Müssen jedesmal, vor der Abfahrt einer Hauptladung, die Steuerleute von Strasburg das Wasser von da an bis Neuburg, so wie die von Neuburg solches bis Germersheim befahren, um sich sowohl von seiner Tiefe zu versichern, als auch und hauptsächlich, um sich zu zu vergewissern, ob sich der Thalweg nicht geändert, oder neue Stöcke sich in denselben gelegt haben;

Digitized by Google

3) Erst nach Zurückkunft dieser Steuerleute kann ein geladenes Schiff zur Abfahrt sich bereiten, doch aber das Ufer nicht verlassen, bevor die sogenannten *Fertiger* (welche aus dem angeordneten Beständer und zweien der angesehensten Rangschiffer bestehen) dasselbe besichtigt, und sich überzeugt haben, dafs es nicht zu tief geladen, mit den gehörigen Geräthschaften versehen, und durch die erforderlichen Steuerleute und Riehknechte bemannt sey: wobei zu bemerken, dafs jedes Schiff, welches von Strasburg abfährt, und weniger als 1200 Zentner Ladungsfähigkeit hat, mit zwei Steuerleuten und sechs Riehknechten, ein Schiff von 1200 Zentner Ladungsfähigkeit und darüber aber mit drei Steuerleuten und acht Riehknechten versehen seyn müsse, und dafs in diesem letzten Falle einer der Steuerleute am Ruder, und die beiden andern bei einem starken, am vordern Theile des Schiffs angebrachten Riemen stehen, die acht Knechte aber an zwei, in der Mitte des Schiffs befindlichen, Rudern arbeiten. Aus diesen Ursachen sind die Schiffe, deren man sich zur Fahrt zwischen Strasburg und Mainz bedient, von minderer Ladungsfähigkeit, als diejenigen, welche man von Mainz aus für andere Bestimmungen gebraucht, durchgehends nicht über 2500 Ztr. Und gleichwohl

4) Erhält ein solches Schiff zu Strasburg nicht seine volle Ladung, sondern diese wird auf fünf oder sechs kleinere Schiffe oder Anhänge vertheilt, und aus denselben zu Neuburg erst auf das Hauptschiff zusammengebracht, und umgekehrt mufs eine zu Mainz für Strasburg eingenommene Ladung, nachdem sie zu Neuburg oder Schreck angekommen, in mehrere kleine Schiffe umgepackt, und diese von da aus alsdann den Flufs weiter hinangezogen werden.

Bald unterhalb Germersheim lenkt der Rhein noch weiter ab, streicht an dem, auf dem linken Ufer gelegenen, Dorfe Bingenfeld vorbei, kehrt darauf in einem Bogen ostwärts zurück, und strömt in dieser Richtung, den Mechtersheimerhof vorbei, der gegenüber auf dem rechten Ufer, doch nicht dicht am Wasser gelegenen, Festung *Philippsburg* zu. Diese Festung wird von der Salza durchschnitten, welche bald unterhalb sich in den Rhein ergiefst. Auch wurde daselbst ehemals ein Zoll, und zwar für Rechnung der bischöflichen Kammer zu Speier, erhoben.

Digitized by Google

Von Philippsburg führt der Rhein, in einer schlangenförmigen Windung, wodurch abermals zwei beträchtliche Bogen entstehen, zwischen den Dörfern Oberhausen und Rheinhausen, auf dem rechten, und Heiligstein und Berghausen, auf dem linken Ufer gelegen, hindurch nach der ehemals ansehnlichen Reichs- und Stapelstadt *Speier*.

Speier liegt auf dem linken Ufer an einem Flüfschen seines Namens, dem Speierbache, wovon es durchschnitten wird, und welches gleich hinterhalb in den Rhein fällt. Dieses Flüfschen entspringt in dem Walde, unweit Trippstadt, und dient zum Verflössen des Holzes, welches die Berge auf seinen Ufern überflüssig liefern. Die des Endes vorhandenen Schleusen und andere Anlagen sind aber im Unstande, so dafs das schöne Bauholz, welches in jenen und anschiessenden Wäldern gefället wird, erst zu Brandholz verschnitten werden mufs, ehe es darüber fortgeschafft werden kann.

Erst in dieser Gegend legt der Rhein sein Ungestüm ab, und nimmt endlich einen regelmässigen Lauf an. Zwar zerarbeitet er auch da noch seine Ufer, aber wenigstens ist doch sein Bett formirt, und bleibt sich gleich; der eingeschlossene Flufs ändert nur noch nach den Jahrszeiten, und regelmässig, seine Tiefe; auch kommen von hier bis Bingen herab keine gefährliche oder nur sehr beschwerliche Stellen für die Schifffahrt mehr darin vor, und diese physische Beschaffenheit des Rheins von Speier auf- und abwärts ist es dann auch wahrscheinlich, welche diese Stadt, in ältern Zeiten, zu einer Art von natürlichem Stapel für die Schifffahrt gemacht hat. Ein Stapelrecht im eigentlichen Verstande hat sie, wie es scheint, entweder nie gehabt, oder, wenn sie es gehabt, allmählich so abkommen lassen, dafs heut zu Tage kaum noch Spuren davon aufzufinden sind. Dagegen besafs sie verschiedene andere Privilegien auf dem Rheine, namentlich: dafs ihre Bürger für eigene Güter, die sie auf eigenen oder gemietheten Schiffen bei Köln und Mainz vorbeiführten, daselbst, wie auch auf allen kaiserlichen Zöllen von Abgaben frei waren.

Von den Handels-Bewegungen über Speier kann die folgende Darstellung einigen Begriff geben:

I. Im J. 1808 versendete Speier nach Mainz die Quantität von 16,647 Ztr.
Im J. 1809 . . . . . 17,106 «

Digitized by Google

II. Im J. 1808 versendete Speier nach Frankfurt und andern Mainplätzen die Quantität von . . . . . 59,840 Ztr.
Im J. 1809 . . . . . 17,842 «
III. Im J. 1808 versendete Speier nach den Plätzen des Oberrheins . . . . . 5,741 «
Im J. 1809 . . . . . 1,974 «
IV. Im J. 1808 betrugen alle Versendungen von Speier die Summe von . . . . . 82,228 «
Im J. 1809 . . . . . 36,922 «

Hauptartikel in diesen Versendungen waren Wein und Blätter-Tabak. Der erste betrug im J. 1808, 70,152 Ztr.; im J. 1809, 16,587 Ztr.; der andere stieg im J. 1808 auf 8056 Ztr., im J. 1809 auf 17,126 Ztr.

Von Speier aus gelanget, nach einer kleinen Meile, der Rhein zu dem Dorfe Ketsch, und von da weiter zu dem Dorfe Losheim, wo die Kriegbach, so wie, etwas mehr unterhalb, die Kraich- oder Angelbach eintritt. Es folgen hierauf noch einige Dörfer nebst dem Flecken Altripp, dem uralten Alta ripa, oberhalb welchem, bei dem Rohrhofe die Leimbach, so wie unterhalb links die Rehbach eingenommen wird. Hierauf strömt der Rhein weiter fort auf den Ort Gönheim, welchem fast gegenüber das Dorf Neckarau liegt, welches rund umher vom Wasser umflossen ist; es stellt sich sodann noch das Dorf Monnernheim dar, an welchem vorbei in einer halben Stunde, die Mauern von *Manheim* erreicht werden.

Manheim liegt in dem Winkel, der durch den Zusammenfluss des rechts einströmenden Neckars mit dem Rheine gebildet wird, und erhält dadurch eine besondere Wichtigkeit für die Schifffahrt und den Handel des letztern. Die Versendungen gingen in ältern Zeiten direct von Mainz und Frankfurt bis Heilbronn, den Grenzpunkt der Schiffbarkeit des Neckars für Handels-Transporte, und von Heilbronn eben so direct zurück nach jenen und andern Plätzen des Rhein- und Mainstromes, dergestalt, dass die Neckarschiffer, welche damals einzig diese Fahrt betrieben, zu Manheim weder anzuhalten, viel weniger umzuladen gezwungen waren. Als in der Folge, durch einen Vertrag

Digitized by Google

zwischen Kurpfalz und Kurmainz von 1749, jene Schiffer neben der ausschliefslichen Fahrt aus dem Rheine in den Neckar, und umgekehrt, auch Antheil an der übrigen Schifffahrt des Oberrheins erhielten, so vergrösserten sie ihre Schiffe, und die Nothwendigkeit trat ein, weil sie mit diesen Schiffen den Neckar nicht mehr befahren konnten, zu Manheim umzuschlagen. Es war dieses aber nur ein simples Umladen, ohne Speditions- und Stapels-Formalitäten, aus dem Rheinschiffe in den Humpler (wie man die kleinen Fahrzeuge des Neckars, die die Güter zwischen Manheim und Heilbronn auf Rechnung und Gefahr der Hauptschiffer verführten, nannte), und aus diesem in jenes; die einzige Spedition blieb bei dem natürlichen Stapel zu Heilbronn: *natürlich*, weil hier die Güter die Wasserstrasse verlassen müssen, um auf der Achse weiter über Land gebracht zu werden, und umgekehrt, weil die vom Lande her kommenden Güter hier erst die Wasserstrasse erreichen. Die pfälzische Regierung hielt eine zweite Spedition in Manheim, wegen der Vertheuerung, so sie für den Transport in dieser Richtnng hätte verursachen müssen, für so verderblich, dafs sie dieselbe den dasigen Handelsleuten, bei Verlust ihres Unterthanenrechts, untersagte, dabei noch die Wage- und Krahnen-Abgaben daselbst, so wie die Zölle auf dem Neckar um ein beträchtliches verminderte; alles, um diese Strasse gegen die Concurrenz zweier andern in Sicherheit zu setzen: denn, ausser über den Neckar, können die Güter vom Rheine her auch über den Main, und zu Lande von Schreck und Freistett aus in die hinter gelegenen teutschen Provinzen von Schwaben, Baiern, Oestreich, Tirol, in die Schweiz, u. s. w. gebracht werden. Nachdem, bei der damaligen Umwandlung des teutschen Reichs, die Souveränität über den ganzen Neckar, über einen Theil des linken Mainufers mit den Haupthäfen desselben, Miltenberg und Wertheim, und über alle Zwischenhäfen des Oberrheins dem Grofsherzogthum Baden zufiel, mithin alle drei Strassen in dessen Abhängigkeit geriethen, hörte jener Zustand und mit demselben dann auch der Beweggrund auf, die Neckarstrasse, zum Nachtheile ihrer beiden Concurrenten, mittelst eines Opfers von 10,833 fl. 40 kr. (als zu welcher Summe man den jährlichen Verlust des Aerariums durch die angeführten Nachlassungen an Zoll- und andern Abgaben anschlug), zu begünstigen. Die Folge war, dafs diese Nachlassungen, mit einiger

Digitized by Google

Ausnahme zu Gunsten der Manheimer Spedition eingezogen wurden. Man hatte nämlich (wie bereits oben gemeldet worden) kurz zuvor Manheim, mit den beiden Häfen Schreck und Freistett, zu ausschliefslichen Ein- und Ausladehäfen des Badischen Antheils des Oberrheins erklärt, und unmittelbar darauf an ersterm Platze einen gezwungenen Umschlag, mit Spedition nach Heilbronn, angeordnet, weil (wie das Rescript sagte) «die bis dahin bestandene directe Fahrt von Frankfurt «und Mainz nach Heilbronn durch die, vermöge der Octroi-Convention, «hervorgebrachte, neue Schifffahrts-Einrichtung unterbrochen, und ein «nothwendiger Abstofs der Neckar-Güter auf die Leichtschiffe in Man«heim begründet worden:» welches aber der Fall nicht war, indem durch keine einzige Disposition jener Convention das Befahren der Nebenflüsse aus dem Rheine, und umgekehrt, untersagt worden. In gleichem Mafse, wie für die Schifffahrt des Rheins, stellt Manheim auch für die Flösserei desselben einen sehr wichtigen Punkt dar. Das bei weitem ansehnlichste Magazin für diese Flösserei ist der Schwarzwald. Aus demselben nun kommen, wie oben bereits angeführt worden, die Hölzer theils durch die Kinzig, welche bei Kehl, theils durch die Murg, welche bei Steinmauern in den Rhein fällt, hauptsächlich aber durch den Neckar, der solche mittelst der Flüfschen Enz und Nagolt erhält, herunter bis Manheim. Diese beiden Flüfschen entspringen im Schwarzwalde selbst, und vereinigen sich bei Pforzheim, wodurch dieser Ort ein Stapelplatz für die auf dem einen oder andern derselben ankommenden kleinen Flöfschen wird, die sodann hier zusammengefügt, und weiter herab bis Jaxthausen gebracht werden, einem zweiten Stapelorte, am Ende derjenigen Strecke des Neckars gelegen, auf welcher durch verschiedene Mühlwehren die Fahrt erschweret wird. Hier werden gewöhnlich, durch Aneinanderfügung dreier Enz-Flöfschen, breitere Maschinen gemacht, die man Thalflösse nennt, und die in dieser Form, den Neckar weiter herab, bis Manheim schwimmen.

Die folgende Darstellung der Bewegungen von und über Manheim in den Rhein und Main, und umgekehrt aus dem Rhein und Main in den Neckar, wie solche in den Jahren 1807, 1808 und 1809 Statt gehabt haben, zeigt die Wichtigkeit dieses Punktes für die Schifffahrt und Handlung jener Flüsse.

Digitized by Google

I.	*a)*	Im J. 1807 ging von Mainz nach Manheim und in den Neckar die Quantität von .	136,510 Ztr.
	b)	« « « versendete Manheim und der Neckar nach Mainz	83,975 «
II.	*a)*	Im J. 1808 ging von Mainz nach Manheim und in den Neckar die Quantität von .	60,935 «
	b)	Im J. 1809	22,403 «
III.	*a)*	Im J. 1808 erhielt Mainz von Manheim und dem Neckar die Quantität von . . .	104,831 »
	b)	Im J. 1809	90,570 «
IV.	*a)*	Im J. 1808 ging von Frankfurt nach Manheim und in den Neckar die Quantität von .	6,731 «
	b)	Im J. 1809	26,565 «
V.	*a)*	Im J. 1808 erhielt Frankfurt von Manheim und dem Neckar die Quantität von .	15,338 «
	b)	Im J. 1809	3,430 «
VI.	*a)*	Im J. 1808 ging aus dem Neckar nach dem Main, ohne Frankfurt, die Quantität von	7,364 «
	b)	Im J. 1809	1,192 »
VII.	*a)*	Im J. 1808 ging aus dem Neckar nach dem Oberrhein, mit Strasburg, die Quant. von	386,074 «
	b)	Im J. 1809	342,846 »
VIII.	*a)*	Im J. 1808 versendete Strasburg nach Manheim die Quantität von	17,060 »
	b)	Im J. 1809	18,306 «

In dieser Darstellung sind die Versendungen von Manheim und aus dem Neckar nach dem Mittelrheine (zwischen Mainz und Köln), nach Köln selbst, und nach dem Niederrheine und Holland, welche, bis auf einige Kleinigkeiten, aus Bauholz und Brettern bestanden, nicht mit begriffen. Ihr Betrag war im Jahr 1809 wie folgt:

a)	Nach dem Mittelrhein mit Ausschluss von Mainz u. Köln	80,976 Ztr.
b)	Nach Köln	1,349 «
c)	Nach dem übrigen Niederrheine	11,972 «
d)	Nach Holland	104,888 «

Digitized by Google

Hauptgegenstände der Versendungen aus dem Neckar sind, ausser Holz, getrocknetes Obst, Gips, Pottasche, Lohrinden und Blätter-Tabak. Des letztern wurden im J. 1808, 23,931, im J. 1809 aber 31,845 Ztr., und Gips im J. 1808, 38,856, im J. 1809 aber 35,004 Ztr. herausgebracht. Unter den Einfuhr-Artikeln waren die Kolonial-Waaren früher beträchtlich. Noch im J. 1808 schickte Mainz allein 14,049 Ztr. raffinirten Zuckers in den Neckar, der im folgenden Jahre aber sich bis auf 634 Ztr. verminderte.

Zu Manheim wurde ehemals ein kurpfälzischer Rheinzoll erhoben; gegenwärtig befindet sich eines der sechs durch die Octroi-Convention für das rechte Ufer eingesetzten Hebungs-Bureaux daselbst.

Nach seiner Bereicherung durch den Neckar nimmt der Rhein, in weiterm Fortgange von Manheim ab, zunächst den Frankenthaler-Bach oder Kanal auf, wodurch die, eine Stunde oberhalb an diesem gelegene, Stadt Frankenthal mit jenem Gemeinschaft erhält. Dieser Kanal wurde im J. 1778 eröffnet. Er erhält sein Wasser aus dem Speierbach, der Isenach und dem Fuchsbach. Seine Breite beträgt 50 Fufs rh., und seine Tiefe ist ansehnlich genug, um während eines Mittelwassers Schiffe mit einer Ladung von 2000 Ztr. hinauf bis Frankenthal zu bringen. Er ist, aus Mangel der Unterhaltung, während der Kriegszeiten, sehr in Verfall gerathen. Würde er hergestellt, oder gar, wie im Vorschlag gewesen seyn soll, bis zu dem Gebirge hin verlängert, so erhielt man den wichtigen Vortheil, das schöne Flofsholz aus den Thälern von Neustadt herab in den Rhein zu bringen.

Es folgen hierauf am Rheine, und zwar auf dem rechten Ufer, die beiden Flecken: Sandhafen und Lampertsheim; dann ein Gehölz, der Rosengarten genannt; weiter die Insel Neusaz, bei welcher die Giese oder Giesbach, endlich *Worms*, wo die Landbach eintritt.

Die Stadt Worms, das alte Augusta Vangionum, liegt nicht dicht am Ufer, bietet auch für den Handel und die Schifffahrt des Rheines nur in so weit Interesse dar, als es ansehnliche Versendungen an Landes-Producten, besonders an Weinen, macht, welche vorzüglich stromabwärts nach Mainz gehen. Die Ausfuhr von Worms über den Rhein nach Mainz betrug im J. 1807, 20,300 Ztr.; im J. 1808, 34,826 Ztr., und im J. 1809, 15,371 Ztr., worunter an Weinen sich befanden: im ersten Jahre 12,780 Ztr., im zweiten 27,760 Ztr., und im dritten 8,833 Ztr.

Digitized by Google

Gleich unterhalb Worms im Rheine liegt die Insel Spaanswehrt, und weiter abwärts die sogenannte Maulbeer-Insel, bei welcher die Pfrim sich einmündet. Hierauf folgen: das Dorf Nordheim, das Zollhaus und der Flecken Rhein-Türkheim, welchem gegenüber das ehemals feste Schlofs Zum Stein liegt. Nachdem der Rhein hier die durch die Lauter vermehrte Weschnitz oder Wifsgoz aufgenommen, strömt er dem, eine halbe Meile weiter abwärts gelegenen, Städtchen *Gernsheim* zu. In diesem Städtchen wurde ehemals ein kurmainzischer Zoll gehoben; auch strömt bei demselben die Ziegelbach, so wie unterhalb, doch auf der andern Seite, die Brennbach, und weiter noch die Schwarzbach dem Rheine zu. Hiernach fliefst dieser in einer ziemlichen Krümmung, wodurch verschiedene Inseln gebildet werden, weiter fort, und gelangt, an verschiedenen Oertern vorbei, zu der Stadt *Oppenheim*, wo ehemals ein kurpfälzischer Zoll erhoben wurde.

Eine starke Viertelmeile unterhalb Oppenheim liegt der ansehnliche Flecken *Nierstein*, wovon einer der besten Rheinweine seinen Namen führt. Von hier ergiefst sich der Rhein an den Dörfern Nackenheim und Astheim vorbei, zwischen welchen verschiedene Inseln liegen; berührt noch die, wegen ihres herrlichen Weinwachses berühmten, Dörfer *Bodenheim* und *Laubenheim;* nimmt bei Ginzheim noch ein ansehnliches Wasser, die Schwarzbach, auf, und gelangt hierauf nach *Mainz*, wo sich der Main in denselben entledigt.

Mainz war ehemals eine Stapelstadt. Ohne Zweifel hatte, wie oben bei Speier, die physische Beschaffenheit des Stromes bei Mainz, an einem Punkte nämlich, wo ein Wechsel der Fahrzeuge nöthig oder dienlich wurde, bereits frühe eine Art von natürlichem Stapel, d. h. ein Verladen der Waaren in der Hinauffahrt auf kleinere, und in der Hinunterfahrt auf grössere Schiffe, daselbst begründet. Wie man später einen Stapelzwang einzuführen, und solchen bis zur Errichtung des Rhein-Octrois zu erhalten gewufst habe, wird an einer andern Stelle ausgeführt werden: hier genüge es, zu erwähnen, dafs durch die Convention, welcher jenes Octroi sein Daseyn verdankt, alles eigentliche Stapelrecht, d. i. die gezwungene Feilbietung der Producte und Waaren, nebst allen daraus hergeflossenen Gefällen, für Mainz wie für Köln, aufgehoben, und diesen beiden Städten nur der simple Umschlag der Güter, deren Bestimmung, an denselben vorbei, zu mehr

Digitized by Google

unterhalb oder oberhalb gelegenen Häfen geht, erhalten worden: eine Einrichtung, welche, wenn sie den Rheinhandel auch der *Zinsbarkeit* entzogen, worin derselbe gegen die beiden Städte ehemals stand, nicht hindert, dafs die eine wie die andere die ~~letzten~~ Haupt-Anlehnungspunkte für jenen Handel bleiben.

Die nachstehenden beiden Tabellen (A und B) geben einen Begriff im Allgemeinen von den Bewegungen, welche in den Jahren 1807, 1808 und 1809 über den Hafen von Mainz Statt gehabt haben. Die Darstellung der Gegenstände der dasigen Ein- und Ausfuhr, nach Gattung und Gewicht, liefert die zu Ende angehängte Tabelle I.

A. *Betrag der in den Jahren* 1807, 1808 *und* 1809 *nach den verschiedenen Directionen der Schifffahrt zu Mainz eingekommenen Güter.*

Jahre.	Vom Niederrhein	Vom Mittelrhein.	Aus der Mosel.	Aus der Lahn.	Vom Oberrhein	Aus dem Main.	Aus dem Neckar.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
1807	535,599	116,862	78,014	12,567	154,558	247,202	83,965
1808	206,148	167,989	56,483	21,952	183,581	252,600	96,721
1809	66,384	143,619	55,852	24,049	118,457	212,247	90,570

Ganzer Betrag für alle Directionen: im J. 1807, 1,231,200 Ztr.; im J. 1808, 1,039,477 Ztr.; im J. 1809, 711,178 Ztr.

B. *Betrag der in den nämlichen Jahren, nach den nämlichen Directionen, von Mainz versendeten Güter.*

Jahre	Nach dem Niederrhein	Nach dem Mittelrhein.	Nach der Mosel.	Nach der Lahn.	Nach dem Oberrhein.	Nach dem Main.	Nach dem Neckar.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
1807	480,807	114,276	38,587	321	333,541	386,123	136,499
1808	407,138	102,137	4,613	1,293	143,095	305,200	60,634
1809	337,073	142,053	56,827	1,666	55,295	218,145	22,403

Ganzer Betrag für alle Directionen: im J. 1807, 1,490,154 Ztr.; im J. 1808, 1,024,114 Ztr.; im J. 1809, 833,462 Ztr.

Digitized by Google

Mainz verdankt einen grossen Theil der Bewegungen, die seinen Hafen beleben, seiner Lage kurz unterhalb der Mündung des östlich herabströmenden Mains. Wir haben oben bei Manheim gesehen, dafs dieser Flufs eine wichtige Handelsstrasse für die Versendungen aus dem Rhein nach den südlichen Provinzen von Teutschland, Franken, Schwaben, Baiern, Oestreich, nach der Schweiz und Italien, darstelle. Er dienet aber auch zu einer ähnlichen Strasse für die Versendungen, welche aus Frankreich, der Schweiz, aus Holland etc. über den Rhein nach den nördlichen teutschen Ländern und weiterhin Statt haben; wobei dann, so wie bei den Versendungen im umgekehrten Sinne, Frankfurt das Hauptablager abgibt.

Ueber den Main wird annebst auch noch eine ansehnliche Quantität Brand- und Bauholz in den Rhein gebracht, welches die Waldungen des Fichtelberges, auf welchem er entspringt, so wie jene der fränkischen Provinzen Bamberg, Würzburg und Baireuth, welche er durchströmt, liefern. Das Bauholz besteht, so wie dasjenige, welches aus dem Schwarzwalde auf den Rhein kommt, hauptsächlich in Tannen und Fichten, weniger in Eichen; und zwar sind erstere, so wie die daraus verfertigten Schnittwaaren, von geringerer Mächtigkeit und Güte, als die des Schwarzwaldes, oder wie sie mit einem gewöhnlichern Namen heissen, die Rhein-Tannen und Rhein-Borte. Die Mainhölzer der einen wie der andern Gattung werden in kleinen Flossen den Flufs heruntergebracht, und Mainz gegenüber, zu Kassel, oder unterhalb Mainz, in dem sogenannten Gartenfelde, gelandet, wo sie, wie jene über den Neckar zu Manheim ankommenden, entweder in grössere umgebauet, und direct nach Holland verführt, oder zu zwei und mehrern nur leicht zusammen gefügt werden, um so zu den unterhalb am Rheine gelegenen Bauplätzen verbracht zu werden.

Im J. 1807 versendete Frankfurt blos nach Mainz die Quantität von 91,316 Ztr., und erhielt von da zurück die Quantität von 267,993 Ztr. Waaren.

In den beiden folgenden Jahren verhielt sich die Ein- und Ausfuhr des Mains über den Rhein wie folgt:

Digitized by Google

A. Es kamen nach Frankfurt. Nach den übrigen Mainplätzen.

	1808.	1809.	1808.	1809.
Aus der Schweiz	4,816 Ztr.	11,975 Ztr.	—	—
Von Strasburg .	102,842 «	144,290 «	11,181 Ztr.	44,187 Ztr.
Von Speier . . .	59,840 «	15,390 «	—	2,452 «
Von Schreck . .	5,118 «	1,396 «	—	2,590 «
Von Freistett . .	10,504 «	17,298 «	—	—
Aus dem Neckar	15,338 «	3,430 «	7,364 «	1,192 «
Von Mainz	208,921 «	156,965 «	96,279 «	61,180 «
Von Köln *direct*	7,259 «	11,483 «	—	—

B. Frankfurt versendete:

	1808.	1809.	
Nach Strasburg	7,934 Ztr.	7,102 Ztr.	
Nach Schreck	3,826 «	1,558 «	
Nach Freistett	2,728 «	3,760 «	
Nach dem übrigen Oberrhein	6,105 «	4,883 «	
Nach dem Neckar.	6,731 «	26,565 «	wovon 4846 Ztr. aus andern Mainplätzen.
Nach Mainz	87,859 «	80,115 «	
Nach Köln *direct*	19,198 «	12,563 «	

C. Die übrigen Mainplätze, ausser Frankfurt, versendeten:

Nach Mainz	164,741 Ztr.	132,132 Ztr.

Mainz ist mit dem gegenüber gelegenen befestigten Flecken Kassel durch eine Brücke verbunden, welche auf 56 Fahrzeugen ruht, und eine Länge von 766 Schritten hat. Nebst dem Stapel besafs Mainz ehemals einen Rheinzoll; gegenwärtig befindet sich das zweite der sechs, durch die Octroi-Convention für das linke Ufer angeordneten, Erhebungs-Büreaux daselbst.

Digitized by Google

Unterhalb Kassel, da wo gegenüber die Insel Petersau liegt, empfängt der Rhein die Salzbach, und strömt dem Städtchen Biberich zu; nimmt alsdann eine rasche Wendung nach Westen, und gelangt in dieser Richtung, an dem Flecken Schierstein und den Dörfern Mombach, Bodenheim und Nieder-Walluf vorbei, zu dem Städtchen Eltvill oder Elfeld. — Die Städtchen Biberich und Elfeld bieten einiges Interesse für den Rheinhandel dar. Ersteres versendete über den Fluss im J. 1808, 25,251 Ztr., worunter 8532 Ztr. Salz, 2058 Ztr. Wein, 12,834 Ztr. Kornfrüchte, Hirsen und Mehl; im J. 1809 aber nur 11,092 Ztr., worunter 8343 Ztr. Kornfrüchte, kein Salz, nur 225 Ztr. Wein, dagegen 1319 Ztr. Blätter-Tabak, wovon im vorigen Jahre nur 391 Ztr. versendet worden waren. Das andere versendete im J. 1808, 12,617 Ztr., worunter 3534 Ztr. Wein und 8900 Ztr. Kornfrüchte, im J. 1809 aber nur 144 Ztr. Wein nach Mainz.

Die Gebirge sind den Ufern des Rheines näher gerückt; zwischen beiden breitet sich das fruchtbare und wegen seines vortrefflichen Weines so berühmte Rheingau aus.

Unweit Elfeld liegt der Flecken Erbach, und diesem gegenüber die Insel Rheinau, an welche oberhalb die Insel Langwarterau anstöfst. Von Erbach kommt der Rhein auf Hattenheim und Oestrich, einen ansehnlichen Flecken, der einen Krahnen hat, und im J. 1808, 4792, im J. 1809 aber 3363 Ztr. Wein versendete; zwischen beiden Orten aber befindet sich wieder eine Insel, der alte Sand genannt. Gegen Oestrich über kommt das Dorf Weinheim vor, bei welchem die Salzbach eintritt.

Von Oestrich strömt der Rhein auf Winkel zu; zwischen beiden Orten liegt die Tegelheimerau, eine lange schmale Insel, und ganz nahe daran die Kartheuserau, eine andere Insel.

Hierauf folgt das Städtchen Geisenheim, wo kraft einer Verleihung Kaisers Karl IV. vom J. 1348, die Fürsten von Salm von jedem beladenen Schiffe, in der Vorbeifahrt, ein Pfund Pfeffer oder dessen Werth in Geld, nach dem jeweiligen Preise zu Mainz, erheben konnten.

Mehr abwärts auf dem rechten Ufer stellt der schöne Flecken Rüdesheim, wo einer der besten Rheinweine wächst, auch sonst viel Weinhandel getrieben wird, sich dar. Es wurden im J. 1808, 28,903, und im J. 1809, 22,125 Ztr. Wein von dort aus versendet.

Digitized by Google

In weniger Entfernung von Rüdesheim folgt, auf dem linken Ufer, das Städtchen *Bingen*, wo die Nahe sich in den Rhein ergiefst.

Die Nahe ist nur auf zwei Meilen, von Bingen hinauf bis Kreuznach schiffbar. Bei diesem Kreuznach befinden sich zwei ansehnliche Salzwerke, die aus acht Brunnen schöpfen, 86 Arbeiter beschäftigen, und einen jährlichen Ertrag von 5000 Ztr. Salz liefern.

Bingen liegt wie in einem Schlunde, indem das Gebirge, in geringem Abstande von einander, zu beiden Seiten sich hoch erhebt. Dieses Gebirge, welches, durch ein anhaltendes, enges Thal getrennt, von dort bis Koblenz fortstreicht, soll in uralten Zeiten aneinander gehangen, und dem Rhein einen Damm entgegen gesetzt haben, wodurch oberhalb ein grofser Landsee zwischen Ladenburg, Speier, Manheim, Mainz, Grofs-Gerau und Pfungstadt gebildet worden sey. In diesem Falle stürzte ohne Zweifel das Gewässer, so weit es sich über den obern Rand seines Felsendammes erhob, über denselben hinunter, bis, im Laufe von Jahrhunderten, es sey durch die Gewalt des Andranges des Wassers oder dessen Wirkung durch allmähliges Abreiben des Gesteines, oder endlich, was am wahrscheinlichsten ist, durch eingetretene innere Revolutionen der Natur, ein Durchbruch erfolgte. Die Geschichte reicht nicht bis zur Epoche jenes Durchbruches: aber die Tradition sagt, dafs der Römer *Drusus* dem Abflusse des Rheines an dieser Stelle durch Kunst nachgeholfen habe. In der Folge soll Karl der Grofse, mittelst Sprengung verschiedener Felsen bei Bingen den Wasserfall um ein Beträchtliches vermindert, und dadurch die Schifffahrt über denselben hin erleichtert haben: doch blieb der Kanal so enge, dafs er nur ganz kleinen Fahrzeugen den Durchgang gestattete, die gröfsern Schiffe in der Herauffahrt aber nur bis Lorch gelangen konnten. Das Hauptwerk einer Erweiterung jenes Kanals unternahm erst und vollendete glücklich der Kurfürst Sigismund von Mainz. Fernere Erweiterungen sind später von den Führern der sogenannten Holländer-Flossen auf eigene Kosten unternommen worden, um ihren grofsen Holzmassen leichtern Durchgang zu verschaffen. Heut zu Tage heifst diese Stelle des Rheines das *Binger-Loch*. Sie ist allerdings für die Schifffahrt beschwerlich, setzt aber bei weitem nicht so grofser Gefahr aus, als man dem Anscheine nach vermuthen sollte. Sie kann nämlich bei jedem Wasserstande, sowohl zu Berg als zu Thal, befah-

Digitized by Google

ren werden. Bei der Thalfahrt kommt zu statten, dafs bei windstillem Wetter, ohne welches die Durchfahrt ohnehin nicht gewagt wird, die Schiffer weit oberhalb des Loches schon im Stande sind, das rechte Ufer (welchem näher vorbei der sichere Weg geht) einzuhalten. Die Bergfahrt fordert dagegen nur hinlängliche Bespannung der Schiffe und gutes Tauwerk, um alle Gefahr zu beseitigen. Fehlet es an dem einen oder andern dieser Erfordernisse, so geschieht es freilich nicht selten, dafs, weil die Pferde die Gewalt des Stromes nicht überwinden können, oder die Zugleinen brechen, die Schiffe zurückgetrieben werden, und Gefahr laufen zu scheitern. Für solche Unglücksfälle hat man inzwischen starke Ringe von Eisen in die Felsen eingiefsen lassen, mittelst deren die zurücktreibenden Schiffe ohne grofse Schwierigkeiten gelandet werden können.

Bingen ist, in Ansehung der Handlung, einer der bedeutendsten Zwischenhäfen in der Stromstrecke zwischen Mainz und Köln. Seine Versendungen bestehen hauptsächlich in Wein, Pottasche, Kleesaamen, Salz, Weinstein, Getreide, Essig, Brandwein, Leimleder und Rüböhl. Die Weine werden durchgehends in der Gemarkung von Bingen und in den Gegenden der Nahe gezogen, und gehen den Rhein auf- und abwärts, vorzüglich aber nach Frankfurt, von wo sie theils zu Lande nach den nördlichen Gegenden verführt, theils, nachdem sie unter den Händen der dasigen Weinhändler eine Amalgamation bestanden haben, mittelst des Mains wieder herunter in den Rhein gebracht werden. Zur Zeit vor der letzten Sperrung der See geschah letzteres in sehr grofsen Partien und schweren Schiffsladungen, weil an der Fracht über Holland nach dem Norden ein Ansehnliches gegen die Fracht von Frankfurt zu Lande dahin, gewonnen wurde. Die andern Artikel, welche Bingen versendet, sind durchgehends Erzeugnisse der ehemaligen Pfalz und kleinerer anstofsenden Länder. Gegen diese Versendungen nimmt Bingen, hauptsächlich von Köln, alle Gattungen von Kolonial-Waaren, trockene und gesalzene Häute etc. theils zu seinem eigenen Verbrauche, theils zur weitern Verführung zu Lande in die Pfälzischen, Zweibrückischen und andere Provinzen.

A. *Bingen versendete im J.* 1808 — 93,799 Ztr. über den Rhein, worunter 47,103 Ztr. Wein waren.

Digitized by Google

B. *Bingen versendete im J.* 1809:

a) Nach Mainz	20,467 Ztr.	hierunter an Wein	19,960 Ztr.
b) In den Mittel-Rhein . .	16,387		8,128 «
c) Nach Frankfurt . . .	626		626 «
d) In die Mosel . . .	9,232		974 «
e) In die Lahn	2,908		2,881 «
f) Nach Köln	57,918		28,663 «
Zusammen .	107,538 Ztr.		61,232 Ztr.

Vor Errichtung des Schifffahrts-Octroi wurde zu Bingen, für Rechnung des Domkapitels von Mainz, ein Rheinzoll erhoben. Derselbe hatte ursprünglich auf Ehrenfels gehaftet, und soll dem Kurfürst Sigismund zur Belohnung für seine Verdienste um den Binger-Durchlafs-Kanal von Kaiser und Reich verliehen worden seyn. Diese Meinung ist aber irrig, indem urkundlich zu erweisen ist, dafs er pfandweise an das Erzstift Mainz gekommen.

Von Bingen aus lenkt der Rhein abermals nach Norden und gelanget in dieser Richtung an verschiedenen Orten vorbei zuerst nach dem Flecken Lorch. Lorch macht ziemlich ansehnliche Versendungen in Wein. Im J. 1808 stieg die Quantität davon auf 11,103, und im J. 1809 auf 5437 Ztr., wozu noch 15,415 Ztr. Brennholz kamen. Nachdem der Rhein bei Lorch die Wisper aufgenommen, strömt er nach der auf dem linken Ufer gelegenen Stadt Bacharach.

Bacharach hat eine fruchtbare Gegend, und gibt verschiedene Artikel, worunter besonders Wein, Stabeisen Eisen-Poterie, Stärke, und Bier zu bemerken. Man kann annehmen, dafs in einem Mitteljahre in dem Bezirk von Bacharach und den Vier-Thälern, als: Steeg, Mannebach, Rhein-und Ober-Dinbach, eine Quantität von 300 Fuder zu 6 1/2 Ahm, oder 5850 Ztr. weisser Weine gekeltert werden, es geht davon aber nur ein Theil unmittelbar auf den Rhein: bei weitem der gröfste Theil davon wird an die Zwischenhändler zu Kaub, St. Goar, und Goarshausen abgesetzt, und von diesen theils zu Lande theils zu Wasser weiter verbracht. An rothen Weinen kann der dortige Bezirk in guten Jahren 300 bis 400 Ahmen oder 900 bis 1200 Ztr. beibringen. Das fabrizirte Eisen wird aus den Schmelzhütten zu Rheinbellen, Stromberg u. a. auf dem Hundsrük nach Bacharach gebracht. Der Betrag davon soll

Digitized by Google

sich jährlich auf 15 bis 20,000 Ztr. belaufen. Bacharach versendete im J. 1808 über den Rhein 18,241 Ztr., worunter 7682 Ztr. Wein, 2247 Ztr. Bier, und 2996 Ztr. verarbeitetes Eisen waren. Die Versendungen im J. 1809 stiegen auf 23,087 Ztr., und enthielten 10,654 Ztr. Wein, 499 Ztr. Bier, und 5490 Ztr. verarbeitetes Eisen.

Bacharach besafs ehemals einen Rheinzoll. Derselbe war im J. 1317 an mehrere Theilhaber, worunter ein Jude Abraham, verpfändet. Im J. 1322 wurde der Genufs desselben dem König Johann von Böhmen und dem Erzbischof Balduin von Trier zur Tilgung einer Schuld von 50,000 Pf. Heller angewiesen. König Ludwig von Baiern gestattete dem Pfalzgrafen Ruprecht I., alle versetzte Turnosen desselben einzulösen, wodurch er zu Anfang des 15ten Jahrhunderts an Kurpfalz kam.

Unterhalb Bacharach kommt abermals eine, doch nur für die Thalfahrt gefährliche, Stelle, das *wilde Gefährt* genannt, im Rheine vor: in der Bergfahrt hindert sie die Schiffer durch nichts, weil sie aus deren Wege liegt. Die Gefahr an dieser Stelle entstehet dadurch, dafs der Thalweg eine Art von Trichter, mit einem fürchterlichen Gefälle des Wassers zwischen Felsen und Bänken von beiden Seiten, bildet. Was inzwischen diese Gefahr bei stillem Wetter um vieles vermindert, ist der Umstand, dafs schon in einer merklichen Entfernung oberhalb der Zug des Stromes selbst das Schiff in den rechten Weg zwingt, und darin erhält. Nur dann, wann dieses unversehens durch einen Windstofs (dergleichen in den gebirgigten und durch viele Thäler durchschnittenen Gegend nicht selten sind) ergriffen wird, befahret es, selbst von dem Wege ab, und gegen die Felsen geschleudert zu werden. Die gefährlichsten dieser Felsen liegen dem rechten Rheinufer näher, und ragen bei niederm Wasserstande genug hervor, um ohne viele Mühe und Kosten gesprenget oder abgekippet werden zu können.

In geringer Entfernung von Bacharach, aber auf dem andern oder rechten Ufer stellet sich das Städtchen *Kaub* dar, welches besonders wegen der Dachschiefer, so es in den Rheinhandel gibt, bemerkt zu werden verdient. Dieses Product macht den Hauptnahrungszweig der dasigen Einwohner aus, und wird nirgends am Rhein in vorzüglicherer Qualität gewonnen. Die Versendungen davon gehen gröstentheils aufwärts nach Mainz, Frankfurt und Schreck; sie betrugen im J. 1807

Digitized by Google

an 20,000, und im J. 1808 über 34,000 Ztr. Einen andern, nicht unwichtigen, Gegenstand des Gewerbs in diesem kleinen Städtchen macht der Wein aus. Hierunter ist aber nicht blos derjenige begriffen, welchen die eigene Gemarkung liefert, und den man im Durchschnitte auf 220 bis 250 Fuder, oder 4290 bis 4875 Ztr. jährlich rechnen kann; sondern, und zwar hauptsächlich, auch derjenige, welcher von den daselbst wohnenden Zwischenhändlern im Rheingau, zu Bingen, Bacharach, auf der Nahe etc. aufgekauft, niedergelegt und nachdem zum Theile auf den Rhein gebracht, vornehmlich aber zu Lande nach Westphalen und Hannover verführt wird. Man kann annehmen, dafs im Durchschnitte jährlich eine Quantität von 1500 bis 2000 Ahmen oder 4500 bis 6000 Ztr. den letzten Weg nehmen. Ueber den Rhein versendete es im J. 1808, 11,523 Ztr., und im J. 1809, 10,039 Zentner Wein.

Auch zu Kaub wurde ehmals, und zwar für Rechnung des Kurfürsten von Pfalz, ein Rheinzoll erhoben: seit Errichtung des Schifffahrts-Octroi aber befindet sich das zweite der sechs für das rechte Ufer angeordneten Hebungsbureaux daselbst.

Eine Viertelmeile abwärts von Kaub, aber auf dem linken Ufer, liegt die Stadt Oberwesel. Von hier an rücket das Gebirge von beiden Seiten immer näher zusammen, und bei Burelei, einem Berge gleich oberhalb St. Goarshausen wird das Bette des Rheins so enge und tief, dafs, nach dem Ausdrucke eines beliebten Schriftstellers, derselbe in die Schweiz zurückgekehret zu seyn scheint.

St. Goarshausen ist ein Flecken, der eine halbe Meile von Oberwesel ab auf dem rechten Ufer sich darstellet, und seinen Namen von dem, unmittelbar auf dem linken Ufer folgenden, Städtchen St. Goar zieht. St. Goar, oder wie es in der dasigen Gegend ausgesprochen wird, Sankgewer soll aber so viel heifsen, als Sandgewirre, von dem vielen Sande, der durch den nahen Strudel an das Land geworfen wird. Dieser Strudel entsteht von dem Anstofsen und Wiederzurückprellen des Rheins an theils sichtbaren, theils verborgenen Felsen, die man die Bank nennet, nicht aber, wie wohl eher geglaubt worden, durch das Wiederhervortreten des vorgeblich bei Bingen verschlungenen Wassers. Der Rhein, kurz oberhalb durch eine kleine Sandinsel getheilt, fliefst nach seiner Wiedervereinigung über einen sehr abschüssigen

Digitized by Google

Boden mit fürchterlicher Schnelligkeit ab, wodurch die Bergfahrt merklich erschwert und die Schiffe oft der Rheinbrüchigkeit ausgesetzst werden. Rheinbrüchigkeit entsteht, wenn das Steuerruder durch eine Wasserwoge dermassen überwältigt wird, dafs die Hand des Steuermanns es zu regieren nicht mehr im Stande ist, zu gleicher Zeit aber der Strom mit einer Gewalt auf den Vordertheil des Schiffes andringet, welche die vorgespannten Pferde in die Fluth hinab reifst. Dergleichen Unglücksfälle treten am häufigsten bei hohem Wasserstande wegen der alsdann vermehrten Gewalt des Stromes ein. Eine der zweckmässigsten Anstalten zur Verminderung derselben bestände in der Anlegung mehrerer Landungs-Rangen mit Rollwalzen versehen, durch welche letzte die Reibung der Schiffsleinen gegen die Felsen vermindert, mithin den Pferden die Last, welche sie fortzubringen haben, merklich erleichtert würde; zu gleicher Zeit müfsten vier lofs liegende Felsstücke, welche sich oberhalb der Bank befinden, und sowohl den Berg- als Thal-Schiffen, bei einer durch einen Windstofs verursachten Versetzung, Gefahr drohen, fortgeschafft werden. Letztes abgerechnet, hat die Thalfahrt, sowohl für Schiffe als selbst für Flösse, so wenige Gefahr an dieser Stelle, dafs man selten von Unglücksfällen höret.

St. Goar und Goarshausen machen, die Dachschiefer abgerechnet, die nämlichen Versendungen wie Kaub; auch hat es allda, wie hier, die nämliche Bewandnifs mit dem Zwischenhandel in Wein. St. Goar versendete dessen über den Rhein im J. 1808, 4328, im J. 1809 aber nur 732 Ztr. St. Goarshausen bringt annebst jährlich noch eine Quantität Getreide auf den Rhein, welche es aus dem angrenzenden Hessenlande bezieht.

Zu St. Goar wurde ehemals ein hessen-kasselscher Zoll erhoben, dessen Ursprung und Folgen in der Geschichte der rheinischen Schifffahrt und Handlung besonders merkwürdig sind. Derselbe wurde, vermuthlich nach dem Grundsatze, dafs, wer die Macht besitze, die Vorbeifahrt zu hindern, auch das Recht habe, solche zu besteuern, von dem Grafen Dieterich von Katzenelnbogen, nachdem derselbe, durch die Erbauung der Feste Rheinfels auf einem hohen Felsen gleich bei der Stadt, sich jene Macht erworben hatte, im J. 1246, eigenmächtig eingeführt. Es widersetzten diesem Beginnen sich aber meh-

Digitized by Google

rere rheinische Städte, und da ein Versuch, das Felsennest zu zerstören, ihnen nicht gelang, so vereinigten sie sich mit andern, wodurch der berühmte rheinische Städte-Bund entstand, der den Raubschlössern, aus welchen man die Rheinschifffahrt zu stören und mit ungebührlichen Zoll-Abgaben zu belegen sich erlaubte, so gefährlich wurde, der am Ende aber doch im Kampfe der Territorial-Hoheit mit der Handlung erliegen mufste.

Von den Trümmern der Feste Rheinfels ab ergiefst sich der Rhein zwischen verschiedenen diesseits und jenseits gelegenen Oertern, die aber nichts bemerkenswerthes für Handel und Schifffahrt darbieten, hin, und stöfst auf Boppart, ein Städtchen am linken Ufer desselben.

Auch Boppart ist für den Rheinhandel von keiner grossen Beträchtlichkeit, doch zieht es aus den nahe gelegenen Waldungen eine ziemlich ansehnliche Quantität Kohlen und Eichenholz zu Fafsdauben. Die Kohlen gehen meistens nach Bendorf zum Verbrauche für die in dortiger Gegend befindlichen Eisen-Schmelzhütten; das Daubholz wird zum Theil in Boppart selbst zu Fässern verarbeitet, und an die Weinhändler zu St. Goar, Goarshausen und Kaub verkauft, zum Theil aber auch unverarbeitet in die benachbarten Gegenden verführt. Noch versendet Boppart eine ziemlich ansehnliche Partie irdener Pfeifen; auch Weine, auf- und abwärts über den Rhein. Der Betrag dieser Versendungen in den J. 1808 und 1809 war folgender: In erstem 8602 Ztr., worunter 6463 Ztr. Wein, 768 Ztr. Pfeifen und 1200 Ztr. Holzkohlen; im andern 15,991 Ztr., worunter 780 Ztr. Wein, 386 Ztr. Pfeifen und 8780 Ztr. Holzkohlen.

Vor Errichtung des Rhein-Octroi wurde zu Boppart ein Zoll erhoben, woran Kurtrier den grösten, Hessen auch einigen Antheil, und durch eine Verleihung des römischen Königs Sigismund vom J. 1420 das Haus Hohenlohe einen Turnus hatte. Es war solcher aber nicht der ursprünglich auf Boppart haftende Zoll, denn dieser wurde im J. 1292 an Kurmainz überlassen, mit der Vergünstigung, ihn nach Lahnstein zu verlegen, wohin er dann auch in der Folge wirklich verlegt worden ist, wie gleich hiernach angezeigt werden soll.

Nach Boppart kommen weiter abwärts am Rhein mehrere Dörfer, dann die beiden Städtchen Braubach auf dem rechten, und diesem fast gegenüber Rees auf dem linken Ufer vor, bei welchem letztern

Digitized by Google

ehemals der berühmte Königsstuhl gestanden. Hiernach zeigt sich in weniger Entfernung auf der nämlichen Seite der Flecken Kapellen, welchem gegenüber, zwischen dem Städtchen Ober-Lahnstein und dem Flecken Nieder-Lahnstein, sich die Lahn in den Rhein ergiefst.

Zu Ober-Lahnstein wurde ehemals ein kurmainzischer Zoll erhoben. Es war derjenige, welcher ursprünglich auf Boppart gehaftet hatte. Er wurde im J. 1292 von Adolph von Nassau dem Kurfürsten für dessen Wahlstimme, und zwar mit der Erlaubnifs, abgetreten, ihn nach Lahnstein zu verlegen. Albrecht I. von Oestreich bestätigte durch einen ähnlichen Handel jene Abtretung und Verlegung, und verwilligte annebst noch einen neuen Friede-Zoll von der Einträglichkeit des Bopparter, und mit der Wahl für den Kurfürsten, auch diesen zu Lahnstein erheben zu lassen, oder ihn zu Rüdesheim anzulegen.

Die Lahn ist in ihrem gegenwärtigen Zustande der Schiffbarkeit an sich nur ein unbedeutendes Flüfschen, vermehrt aber den Rheinhandel durch mehrere wichtige Artikel, die sie theils hereinbringt, theils zurückführt. Unter den ersten sind: unverarbeitetes Eisen in jeder Form, Kornfrüchte, Mehl, Obst, Kalk; und unter den andern: Holzkohlen, Salz und Wein die vornehmsten. Der sämtliche Betrag der aus der Lahn in den Rhein gekommenen Producte und Waaren ging im J. 1808 auf 69,000 Ztr., im J. 1809 aber 96,140 Ztr. Der Betrag der aus dem Rheine in die Lahn verführten Waaren hingegen im J. 1808 auf 56,395 Ztr., und im J. 1809 auf 85,531 Ztr.

Nach eingenommener Lahn strömt der Rhein an den Oertern Horchheim und Pfaffendorf vorbei, umspühlet die Insel Ober-Wehrt, berührt noch rechts das Dorf Mülheim im Thal, und stöfst links an die Mauern von *Koblenz*, wo sich die Mosel in denselben entledigt.

Die Mosel entspringt in den Vogesen, fängt aber zu Metz erst an, eigentliche Schiffbarkeit zu gewinnen. Von da bis unterhalb Thionville strömt sie in einem, durch weit zu beiden Seiten entlegene Berge gebildeten, Thale ohne Zwang und Einschränkung fort; weiterhin aber verengt sich dies Thal so sehr, dafs es ihr fast einzig nur zum Strombette hinreicht; wodurch sie genöthigt ist, demselben durch die seltensten Windungen, am Fufse des Gebirges hin zu folgen. Diefs hat in vorzüglichem Grade von Trier aus Statt; wodurch die Schifffahrt langwierig und beschwerlich wird. Hierzu tragen noch vielfältig Sand-

Digitized by Google

und Felsenbänke im Strome, Untiefen bei niedrigem Wasser, und üble Beschaffenheit der Leinpfade bei, welchem allem ungeachtet ein überaus beträchtlicher Güter-Transport sowohl die Mosel herab in den Rhein, als umgekehrt, aus dem Rhein in die Mosel hinauf, Statt hat. Die Hauptgegenstände des ersten Transports sind: Dachschiefer, Brenn- Bau- und Fafsdaubenholz, Holzkohlen, Kalk, Apothekerwaaren, Brandwein und andere distillirte Wässer, Steinkohlen, Gips, Pottasche, Salz, Lohrinden, Pfeiffenerde, Glaswaaren, Schleifsteine, vor allem aber Mosel- und französische Weine. Die vornehmsten Artikel des andern Transports sind: Stahl, Eisen, Kupfer, Blei, Zinn und Kolonial-Waaren. Nach der hiernach zu gebenden Darstellung, bestand der Betrag der Ausfuhr der Mosel in den Rhein im J. 1808, in 720,883, und im J. 1809, in 654,353 Ztr.; der Betrag der Einfuhr aus dem Rhein in die Mosel war aber in jenen beiden Jahren, im erstern 96,262, und im andern 172,391 Ztr., in welchen letzten beiden Summen aber nicht begriffen ist, was theils aus der Lahn, theils aus der Stromstrecke zwischen Koblenz und Kaub jenen Weg genommen hat. Aus der Lahn erhält die Mosel, unter andern, eine ansehnliche Quantität, vielleicht 20 bis 30,000 Ztr. jährlich, Masseln oder Gufseisen, auch Mineralwässer u. dgl. Der Stahl, welcher in die Mosel geht, kommt meistens aus den bergischen Hütten, und wird über Zündorf (unten bei Köln) spediret: die andern Metalle, Blei, Zinn, Kupfer, wurden in der letzten Zeit aus den sächsischen Bergwerken den Main herunter in die Mosel gebracht, und gingen gröfstentheils in das Innere von Frankreich. Die Einfuhr der Kolonial- und italienischen Waaren in die Mosel ist durchgehends nicht sehr beträchtlich: die erstern werden von Köln und Zündorf, und die andern von Mainz aus dahin verführet.

Das aus der Mosel kommende Fafs-, Dauben- und Brennholz wird in Schiffen verführet. Das Bauholz besteht hauptsächlich aus Eichen, mit so viel Tannen vermischt, als erforderlich ist, um jene schwimmbar zu erhalten. Es kommt in kleinen Flossen herunter, die gewöhnlich zu Koblenz oder Neuendorf landen. In der letzten Zeit wurde der gröfste Theil dieser Flöfschen, zum Verbrauche für die französische Marine, über den Rhein weiter nach Antwerpen verführet.

Digitized by Google

Die Steinkohlen, welche über die Mosel in den Rhein gelangen, brechen im Saar-Departement, und werden über die Saar, welche von Saarbrücken an schiffbar wird, und bei Conz oberhalb Trier sich in erste ergiefst, verschiffet. Sie dienen sowohl zur Heitzung der Zimmer, als zur Feuerung auf Hüttenwerken und Schmiede-Essen.

Die zur Ausfuhr über den Rhein bestimmten französischen Weine kommen zu Metz auf die Mosel, und werden entweder über diese herunter geführet, oder gehen von Metz zu Lande nach Strafsburg, und von da entweder weiter zu Lande nach den jenseitigen Provinzen, oder den Rhein herunter nach Mainz, von Mainz den Main hinauf bis Frankfurt und Würzburg, und weiter. Man rechnete, dafs nach der Vereinigung des linken Rheinufers mit Frankreich die Ausfuhr der französischen Weine auf diesem Wege fast auf das doppelte gestiegen war, und von Metz über Strafsburg und die Mosel zusammen im Durchschnitte jährlich betragen habe: 12 bis 15,000 Piecen Burgunder, 8 bis 900,000 Bouteillen Champagner, 2000 Piecen Bourdeauxer, und 3 bis 4000 Piecen Weine aus den mittäglichen Provinzen, mit Einschlufs der süfsen Gattungen. Diese Rechnung scheint aber nach dem zu schliefsen, was z. B. im J. 1808, einzig über die Mosel in den Rhein gegangen ist, zu geringe zu seyn: denn man kann annehmen, dafs die eine Hälfte aller Weine, woraus die Ausfuhr der Mosel in diesem jahre bestanden, und die sich auf die Summe von 200,525 Ztr. belaufen hat, französisches Wachsthum gewesen sey, und nur die andere Hälfte aus eigentlichen Moselweinen bestanden habe, indem man die gewöhnliche Ausfuhr der letzten nie höher als auf 5 bis 6000 Fuder zu 6 1/2 Ahm, oder 97,500 bis 117,000 Ztr. angeschlagen hat.

Die folgende Darstellung der Ein- und Ausfuhr der Mosel über den Rhein gibt einen genauern Begriff von der Wichtigkeit der Verbindung beider Flüsse für ihre wechselseitige Schifffahrt und Handlung:

Digitized by Google

I. Einfuhr der Mosel.

A. Vom Rheine aufwärts.

	1808.	1809.	
a) Von Köln	37,268	35,204	Ztr.
b) Von Zündorf	10,057	14,192	«
c) Von Bonn	5,642	16,305	«
d) Von den übrigen Plätzen zwischen Andernach und Köln	4,930	18,797	«
Summe der ganzen rheinaufwärts geschehenen Einfuhr in die Mosel	57,897	84,498	«

B. Vom Rheine abwärts.

a) Von Mainz	4,614	56,872	Ztr.
b) Aus dem Main direct	4,121	1,706	«
c) Aus den Plätzen zwischen Koblenz und Mainz	29,630	29,315	«
Summe der ganzen rheinabwärts geschehenen Einfuhr in die Mosel	38,365	87,893	«
Also Total-Betrag der Einfuhr über den Rhein in die Mosel	96,262	172,391	«

II. Ausfuhr der Mosel.

A. In den Rhein aufwärts.

a) Nach Mainz	56,483	55,852	Ztr.
b) Nach den übrigen Plätzen des Mittelrheins zwischen Mainz und Koblenz	314,975	254,156	«
Summe der ganzen rheinaufwärts geschehenen Ausfuhr aus der Mosel	371,458	310,008	«

B. In den Rhein abwärts.

a) Nach Köln	315,516	323,453	«
b) nach den übrigen Plätzen des Niederrheins	33,909	20,892	«
Summe der ganzen rheinabwärts geschehenen Ausfuhr aus der Mosel	349,425	344,345	«
Also Total-Betrag der Ausfuhr der Mosel über den Rhein	720,883	654,353	«

Digitized by Google

Nahe bei ihrer Mündung hat die Mosel eine grofse steinerne Brücke von fünfzehn Bögen, deren Bau, nach der Angabe der Geschichtschreiber, im J. 1330 angefangen, und erst im J. 1343 vollendet worden seyn soll.

Zu Koblenz wurde ehemals ein kürtrierischer Zoll erhoben: nunmehr befindet sich das dritte der sechs durch die Octroi-Convention für die linke Seite angeordneten Erhebungs-Bureaux allda.

Eine fliegende Brücke verbindet Koblenz mit dem gegenüber auf der rechten Rheinseite gelegenen Thale *Ehrenbreitstein*, einem kleinen Orte am Fufse des alten Irmsteins, mit der berühmten Feste, die bekanntlich in unsern Tagen den Franzosen überlassen, und von diesen geschleift worden. Ausser einigen Landes-Producten, als: Eisen, Stahl, Pfeifenerde, Mineralwasser, besonders dem des Selterbrunnens, hat in gewöhnlicher Zeit Ehrenbreitstein wenig für den Rheinhandel zu verführen. Es benutzte aber in der letzten Zeit zuweilen die widersinnigen Mafsregeln der französischen Korn-Polizey, oder vielmehr seine Lage diente gegenüber wohnenden Spekulanten, ganz ansehnliche Geschäfte in Kornfrüchten von dort aus zu machen. Und so geschah es unter andern, dafs, da gegen das J. 1807 hin eine Zeit lang die Ausfuhr jener Früchte von der linken auf die rechte Seite gestattet war, sehr ansehnliche Quantitäten über Koblenz dahin gingen, und bei nachher gestiegenen Preisen in Holland, aus den dasigen Niederlagen den Rhein hinab verführet wurden. Ehrenbreitstein versendete nämlich im J. 1807 nach Köln 15,068 Ztr. Weitzen, 34,982 Ztr. Roggen und 5098 Ztr. Gerste, im Ganzen die ansehnliche Quantität von 55,166 Ztr. Kornfrüchte. Es sendete im nämlichen Jahre die nicht minder ansehnliche Quantität von 18,265 Ztr. Mineralwasser dahin. Im J. 1809 betrug dagegen die ganze Ausfuhr von Ehrenbreitstein über den Rhein nur 22,953 Ztr.

Von Koblenz und Ehrenbreitstein ab kommt der Rhein zunächst zu dem Dorfe Nieder-Wehrt, bei welchem im Strome auf einer Insel ehemals das adeliche Kloster dieses Namens lag.

In dieser Gegend fängt das bis dahin eingeschränkte Thal des Rheins an, sich zu erweitern. Links endigen die Gebirge des Hundsrückens, und die der Eiffel halten sich noch vom Ufer entfernt; weiter unten, zwischen Bendorf und Vallendar, weichen auch rechts die Höhen des

Digitized by Google

Westerwaldes zurück, wodurch eine Ebene entsteht, die sich erst nach vier Stunden durch das Hervortreten der Berge, links bei Andernach und rechts unterhalb Neuwied wieder schliefst.

Von Nieder-Wehrt aus trifft man im Herabfahren viele Inseln im Rhein, wonach an dessen Ufern mehrere Oerter folgen, von welchen Neuendorf, Vallendar und Bendorf, unterhalb welchem letztern die Saynbach eintritt, zu bemerken sind.

Vallendar gibt einige Landes-Producte, und daraus verfertigte Waaren in den Rheinhandel. Es versendete im J. 1808 49,599 Ztr., im J. 1809 aber 58,986 Ztr. Unter den Versendungen des ersten Jahres waren: 10,546 Ztr. Pfeifenerde, 4374 Ztr. irdene Pfeifen, 12,534 Ztr. anderes irden Geschirr, 7465 Ztr. theils Gufs- theils Stabeisen, und 747 Ztr. Wein; die Versendungen des andern Jahres begriffen: 4829 Ztr. Pfeifenerde, 4143 Ztr. Pfeifen, 20,405 Ztr. anderes irden Geschirr, 5862 Ztr. Gufs- und Stabeisen, 1599 Ztr. Wein und 2142 Ztr. Pottasche.

Die Gegend von Bendorf hat verschiedene Hüttenwerke. Nachdem der Rhein dieselbe verlassen, gelanget er nach einer halben Stunde zu dem Städtchen Cunostein-Engers, auch Zoll-Engers genannt, letzteres von einem Rheinzoll, der ursprünglich darauf gehaftet, und der nämliche ist, der in den letzten Zeiten zu Koblenz erhoben worden. Nach diesem kommen die Oerter Urmiz und Weissenthurm auf dem linken Ufer vor, von welchem letztern der Rhein seinen Lauf nach dem, auf dem rechten Ufer gelegenen, niedlichen Städtchen *Neuwied* nimmt.

Neuwied ist für den Rheinhandel durch die Versendungen von Eisen, Eisen-Poterie, Pottasche, Pfeifenerde u. dgl. Producte, welche aus den hintergelegenen Wald- und Gebirgsgegenden der ehemals Trierischen, Sainischen und Hachenburger Gebiethe dahin gebracht werden, nicht unwichtig. Inzwischen betrugen im J. 1809 die Versendungen daher nicht mehr, als 29,806 Ztr., wovon 2732 Ztr. nach Mainz, 13,218 Ztr. nach andern Plätzen des Mittel-Rheins, 576 Ztr. direct nach Frankfurt, und 13,280 Ztr. nach Köln gingen, und unter welchen letzten 10,247 Ztr. Stab- und 152 Ztr. Gufseisen waren: diese beiden Artikel betrugen im J. 1808, der erste 14,550 und der andere 2679 Ztr.

Zur Erleichterung der Communication zwischen den beiden Ufern liefsen im J. 1742 die beiderseitigen Landesherren, der Kurfürst von

Digitized by Google

Köln und der Graf von Neuwied, gemeinschaftlich hier eine fliegende Rheinbrücke anlegen, welche aber, auf eine, von dem Kurfürsten von Trier beim Reichshofrathe darüber erhobene Klage, wieder abgeschafft werden mufste. Diese Klage wurde auf den Satz gegründet, dafs die Oberherrschaft über den Rhein (dominium Rheni) einzig den vier Kurfürsten zustände, alle andere, mit ihren Gebiethen an diesen Flufs anstofsenden Reichsstände aber keine Hoheitsrechte über denselben auszuüben hätten.

Eine Viertelstunde unterhalb Neuwied, bei dem Dorfe Erlich, ergiest sich die Wiedbach und gegenüber die Nette in den Rhein, wonach dieser seinen Lauf auf das Dorf Amfahr fortsetzt, welchem gegenüber und etwa 1/2 Meile unterhalb Neuwied sich das Städtchen *Andernach* darstellt.

Andernach ist zweier Landes-Producte wegen, die seine Gegend liefert, und die sonst nicht nur nirgend am Rhein, sondern vielleicht in keinem Lande von Europa in der nämlichen Menge und Güte wieder vorkommen, einer der merkwürdigsten Punkte an jenem Strome. Diese Landes-Producte sind die Mühl- und Tufsteine, zwei steinartige Ueberbleibsel vulkanischer Berge, die in den ältesten Zeiten (denn die Geschichte reicht nicht dahin) gebrannt haben. Die Eigenschaft des Tufsteines ist, dafs er, in der gehörigen Verbindung mit Kalk, einen Mörtel darstellt; der dem Wasser widersteht, oder vielmehr sich in diesem zu einem neuen, ungemein dauerhaften Steine verhärtet. Um zum Bestandtheile eines solchen Mörtels zu dienen, mufs der Tufstein aber in Pulverform gebracht, oder in *Trafs*, wie man dieses Pulver nennt, verwandelt werden. Dies geschieht durch Stampfmühlen, dergleichen ehemals nur in Holland bekannt waren, in der Folge aber an den Gruben selbst angelegt worden sind. Holland war nämlich, und ist noch, weil es seiner vielen Wasser-Bauten wegen, den Tufstein nicht entbehren kann, das Haupt-Debouché für dieses Product: es sollen davon aber schon Partien, selbst bis nach Ostindien versandt worden seyn.

Nach zuverlässigen Angaben gingen, vor der Abnahme des Gewerbes in Holland durch die Unterbrechung des Seehandels, in gewöhnlichen Jahren dahin: An Tufsteinen 2500 Wagen zu 400Pf.=100,000 Ztr.; an Trafs 700 dergleichen Wagen=28,000 Ztr. Der gröfste Theil der Verladungen in die Schiffe geschieht aber nicht zu Andernach, sondern auf

Digitized by Google

der *Broel*, einem eine halbe Meile unterhalb Andernach gelegenen kleinen Orte.

Die Versendungen sowohl des rohen als gemahlenen Tufsteines oder Trasses von Andernach und der Broel aus über den Rhein verhielten sich in den Jahren 1806, 1807, 1808 und 1809 wie folgt: Im J. 1806, 88,795 Ztr.; im J. 1807, 59,197 Ztr.; im J. 1808, 83,333 Ztr.; im J. 1809, 175,327 Ztr. Von der in dem letzten Jahre bemerkten Quantität gingen:

a) Nach Holland	32,986 Ztr.	Tufsteine,	18,949 Ztr.	Trafs.
b) Nach Köln	12,501 «	«	23,818 «	«
c) Nach den übrigen Plätzen des Niederrheins . .	8,704 «	«	47,656 «	«
d) Nach Mainz	0 «	«	30,713 «	«

Die Mühlsteine von Andernach wurden vor der Sperrung der See hauptsächlich über Holland nach den teutschen Hansestädten, nach England, Rufsland und selbst nach Amerika verführt: der bündigste Beweis ihrer vorzüglichen Güte; denn wie hätten sonst diese enormen Massen die Transport-Kosten solcher weiten Reisen ertragen können!

Ausser den Tuf- und Mühlsteinen versendet Andernach auch noch einige andere Producte seines Bodens, und darunter vorzüglich Weine, Holzkohlen, Pottasche etc. auf- und abwärts über den Rhein.

Ehemals wurde zu Andernach ein kurkölnischer Zoll erhoben: durch die Octroi-Convention ist das vierte der sechs für die linke Seite des Rheins angeordneten Hebungs-Büreaux dahin verlegt worden.

Noch verdient von dieser Stadt hier angemerkt zu werden, dafs sie einer der Plätze sey, wo aus den, aus den obern Stromstrecken in kleinen Flofsen anlangenden, Hölzern die grossen sogenannten Holländer-Flossen erbauet werden, von welchen zu reden mehr unten neue Veranlassung seyn wird.

Gleich unterhalb Andernach, auf dem jenseitigen Ufer, liegt der Flecken *Leutesdorf*. Da hier ehemals ein kurtrierischer Rheinzoll erhoben wurde, so hatten die Schiffer, nachdem sie zu Andernach bezahlt hatten, eben nur überzufahren, um nochmals zu bezahlen.

Hierauf folgen: der Flecken Ober-Hammerstein und das Dorf Nieder-Hammerstein, dann das Dorf Rheinbroel oder Auf der Broel, welches

Digitized by Google

ausser den Versendungen an Tufsteinen und Trafs, wovon eben bei Andernach Erwähnung geschehen, auch zuweilen noch ziemlich beträchtliche an Brennholz, Pottasche, Wein und Apfeltrank macht. Ihm fast gegenüber erblickt man die Ruinen des ehemaligen Schlosses Rheineck, wovon ein Burggrafthum seinen Namen hatte, das zu Sitz und Stimme auf den Reichstagen bei der schwäbischen Grafenbank qualifizirte.

Von hier führt der Weg weiter zu dem Flecken Höningen, berührt danach das gegenüber gelegene Städtchen *Breisich*, und strömt so fort, an dem Dorfe Argendorf und dessen Schlosse Argenfels vorbei, auf Leubsdorf, welchem gegenüber, auf dem linken Ufer, die Aar sich in denselben ergiefst. An diesem kleinen Flusse, etwa einen Büchsenschufs weit von dem Rheine ab, liegt das Städtchen *Sinzig*, und diesem fast gegenüber, auf der rechten Seite des letztern, das Städtchen *Linz*.

Die Aar ist durch ihre vortrefflichen rothen Weine berühmt. Diese wurden ehemals meistens an der Krippe, einem gegen Linz über gelegenen kleinen Orte, auf den Rhein gegeben, dies geschieht nunmehr aber weiter unterhalb zu Remagen, um die Octroi-Gebühren zu Linz zu ersparen: sie werden grossentheils aber auch zu Lande verführt.

Linz ist ein sehr gewerbsames Städtchen, und verführt einige Landes-Producte über den Rhein, worunter Wein, Pottasche, Walkererde, Eisen, Kupfer und Blei zu bemerken. Das Eisen kommt aus einer Hütte nahe bei der Stadt. Das Berg- und Hüttenwerk, welches die beiden andern Metalle liefert, die sogenannte Alzauer-Hütte, liegt eine Meile hinterhalb. Es wird daselbst auch Silber gewonnen; in der letzten Zeit etwa 1200 Mark aufs Jahr. Man bedient sich zum Schmelzen hauptsächlich der Saar-Kohlen; was überdem von Holz und Holzkohlen erforderlich ist, schafft die waldreiche Gegend umher. Ehemals wurde zu Linz ein kurkölnischer Rheinzoll erhoben; gegenwärtig befindet sich das dritte der durch die Octroi-Convention für das rechte Ufer angeordneten sechs Hebungs-Büreaux allda.

Von Linz ab folgen am Rheine nun weiter: links das Städtchen *Remagen*, dann rechts die Flecken Erpel, Unkel und Breitbach, und wieder links der Flecken Oberwinter. Auch diese Oerter liefern, der eine mehr, der andere weniger, Landes-Producte, und darunter haupt-

Digitized by Google

sächlich Wein, Apfeltrank, Pfeifenerde etc. auf den Rhein. Breitbach hat einige Kupferwerke; Unkel aber ist wegen einer abermaligen gefährlichen Stelle im Rheine zu bemerken. Diesem Flecken gegenüber, am linken Ufer, erhebt sich nämlich ein Berg, der unter einem 30 bis 40 Fufs mächtigen Lager von sandigem Mergelgrunde einen unerschöpflichen Vorrath von grossen Basalt-Säulen darbietet, an denen man schon seit vielen Jahrhunderten bricht, weil die Stücke in den unterhalb gelegenen Oertern, wohin man sie in Schiffen führet, zu Pflastersteinen und schwerem Mauerwerke gebraucht werden. Diese Säulen stehen und liegen in dem Bruche in verschiedener Richtung, mit aneinander schliessenden Seiten, und erstrecken sich aus demselben, unter der Erde hin, bis ungefähr in die Mitte des Rheins. Hier stecken einige so tief, dafs man nur bei niedrigem Wasser ihre horizontale Abschnitte durchscheinen sieht. Andere kommen der Oberfläche des Wassers näher, und andere ragen über dasselbe gewöhnlich hervor. Unter diesen zeichnet sich der, von den Anwohnern und Schiffern sogenannte, *kleine* Unkelstein aus, eine Gruppe, die mit den übrigen, am Ufer hinlaufenden, Säulen sichtbar zusammenhängt. Eine grössere Gruppe, die man auch vorzugsweise den *grossen* Unkelstein nannte, stand ehemals auf der nämlichen Linie im Rhein, aber ganz abgesondert und in einer Entfernung von 55 Fufs von dem linken Ufer. Er war, weil er nie vom Wasser bedeckt wurde, mithin von weitem gesehen und umfahren werden konnte, für die Schifffahrt eben nicht der gefährlichste, diente sogar dem Steuermann zur Richtschnur für das Umfahren der wirklich gefährlichen Stellen, und hätte, dieses Dienstes wegen, vielleicht so lange Schonung verdient, bis die kleinern und versteckten Gruppen seiner Nachbarschaft hinweg geräumt gewesen wären. Da er aber doch die Herunterfahrt der grossen Holzflossen genirte, so hat man ihn vor etwa 9 bis 10 Jahren zu sprengen für dienlich erachtet. Jene kleinern Gruppen nun können bei hohem Wasser von leeren Schiffen überfahren werden; für geladene Schiffe aber bleibt, bei jedem Wasserstande, nichts übrig, als denselben auszuweichen, und da solches, in der Bergfahrt besonders, nicht immer gelinget, so sind Unglücksfälle an dieser Stelle eben nichts sehr seltenes. Es wäre zu wünschen, dafs zweckmässige Anstalten zur Wegschaffung der noch am meisten im Wege stehenden Massen getroffen würden.

Digitized by Google

Die Strecke von Linz und Breisich herab bis hieher bietet noch verschiedene Bauplätze für die grossen Holländer-Flossen dar, und es ist hier also wohl der schicklichste Ort über diese Riesen der Flufs-Schifffahrt, diese schwimmenden Inseln des Rheines, dergleichen kein anderer Flufs aufzuweisen hat, einiges anzuführen.

Wie beiläufig schon früher angeführet worden, sind der Schwarzwald, die fränkischen Waldungen am obern Main und die Waldungen auf der Mosel die grossen Magazine für das rheinische Flofswesen. Das Holz aus dem Schwarzwalde wird durch die Kinzig, welche bei Kehl, durch die Murg, welche bei Steinmauern, und mittelst der Nagold und Enz, durch den Neckar, welcher bei Manheim in den Rhein fällt, auf diesen gebracht, und zu Manheim gesammelt. Das Holz aus den fränkischen Waldungen kommt den Main herunter, und landet entweder zu Kassel, oder unterhalb Mainz in dem sogenannten Gartenfelde. Das die Mosel herabgeführte Holz besteht, oder *bestand* vielmehr in der letzten Zeit, entweder in sogenannten Marine-Flöfschen, welche, nach einem kurzen Aufenthalte zu Koblenz oder gleich unterhalb zu Neuendorf, ihre Reise nach Antwerpen fortsetzten, oder in gewöhnlichen kleinen Flöfschen, welche, wie noch itzt, an einem der genannten beiden Orte vor Anker gelegt wurden. Dies sind die *ersten* Sammelplätze für die Flossen des Rheins. Die auf den angezeigten Wegen dahin gebrachten kleinen Flöfschen werden daselbst entweder in grössere umgebauet, und gehen dann direct nach Holland, oder sie werden zu zwei und mehreren nur leicht zusammen gefügt, und so nach den zuletzt bemerkten Bauplätzen zwischen Andernach und Unkel geführt, um da in eigentliche *Holländer*-Flossen verwandelt zu werden.

Ein eigentliches Holländer-Flofs besteht durchgehends aus drei Haupttheilen, dem Steifstücke nämlich und zwei Knieen, deren jeder wieder aus drei Theilen, dem Mittelstücke und zwei Anhängen, zusammen gesetzt ist. An den äussern Seiten der letztern befinden sich überdies noch viele einzelne, oder zu zwei und vier der Breite nach miteinander verbundene, endlich verschiedene, der Breite und Länge nach zusammen gefügte, Tannenstämme befestigt: die ersten heissen Streich-, die andern Schormäste.

Digitized by Google

Das Steifstück ist der wesentlichste und vornehmste Theil eines Holländer-Flosses. Zuweilen macht dieser Theil mit seinen Anhängen das ganze Flofs aus, entweder zufolge seiner ursprünglichen Bestimmung, weil man ihm nämlich keine Kniee zugedacht hatte, oder durch Zufall, da man es, bei einer unglücklichen Fahrt, dieser Kniee hat berauben müssen. Das Steifstück eines grossen Holländer-Flosses besteht gewöhnlich, der Länge nach, aus zehn Masten oder Tannenbäumen, deren jeder etwa 16 bis 28 Meter *) lang und 2/3 Meter, im Mittel, dick ist, und, der Breite nach, aus einem 40er und 60er Stamme, welche zusammen eine Länge von 31 bis 34 Meter ausmachen: wiewohl diese Breite doch durchgehends von der Länge der Gebundssparren abhängt, welches die stärksten Masten sind, deren man sich zur Verbindung der Bodenstücke bei den Steifstücken sowohl, als bei Knieen, bedienet, indem man solche quer über die unterste Lage Holz legt, und sie auf diese befestigt. Uebrigens werden die Steifstücke, je nachdem ihre Breite durch einen 40er oder 60er Mast, oder durch die Zusammensetzung von beiden bestimmt wird, ein 40er, 60er oder 108er Stück genannt. Die ganze Dicke eines völlig beladenen Steifstückes ist, im Mittel gerechnet, 1,8 — selten über 2 Meter: wo sich dann, den Boden mitgerechnet, vier, an manchen Stellen, wo dünnere Stücke aufgelegt worden, fünf Lagen Holz übereinander befinden.

Wenn oben zwei Kniee, als soviel Haupttheile eines grossen Holländer-Flosses angegeben werden, so versteht sich dieses von demjenigen, was am gewöhnlichsten bei der Zusammensetzung solcher Maschinen Statt hat. Uebrigens trifft man deren zuweilen auch mit drei Knieen, zuweilen aber auch nur mit Einem versehen. Ein Knie ist ein einmastiges Flofs, welches eine etwas grössere Breite, aber eine geringere Tiefe, als das Steifstück hat. Der Breite nach sind die Kniee immer aus zwei Stücken, wie das Steifstück, zusammen gesetzt; auch ist ihr Boden eben so, wie der des letztern, verbunden. Gewöhnlich, wenn ein Flofs nur zwei Kniee hat, geht das nächste beim Steifstücke diesem, in einem Abstande von etwa 3 Meter, vor, und ist mittelst eines starken Eichenbaumes, so wie durch eine darunter hergehende schwere Kette,

*) Der Meter macht 3 Fufs, 2 Zoll, 4 Linien rheinisch.

Digitized by Google

und acht Kabel, die man Schweifseile nennt, mit demselben verbunden. Diesem geht das vordere Knie, in einem Abstande von etwa zwei Meter, vor. Es ist etwas breiter, als das andere, aber auch etwas weniger dick. Man scheint die äusseren Kniee absichtlich etwas breiter, als die folgenden, und diese etwas breiter, als das Steifstück zu machen, um den Flossen eine den Schiffen ähnliche Figur zu geben, als welche auch vorne immer breiter sind, als hinten, und deshalb leichter fahren, und sich bequemer führen lassen. Uebrigens dienen diese kleinen beweglichen Vorderflosse hauptsächlich, um dem nachfolgenden grossen und unbehülflichen Steifstücke diejenige Richtung zu geben, welche der Steuermann in jeder Strecke des Stromes, besonders bei Krümmungen und Landungen, für das ganze Flofs nöthig findet. Hierzu ist eine Vorrichtung vorhanden, mittelst deren dem vordern Knie eine Bewegung zur rechten oder linken Seite gegeben werden kann, welcher Bewegung dann das andere Knie, und zuletzt das Steifstück selbst folgt.

Die Anhänge zu beiden Seiten eines Holländer-Flosses und dessen Knieen haben eine verschiedene Bestimmung: denn erst dienen sie während der Fahrt dazu, um den ersten Stofs, beim etwaigen Anlaufe des Flosses in die Ufer, abzuhalten, und werden in solchen Fällen gekappt, um die Hauptstücke zu retten; dann helfen sie, indem man sie beim Landen auf den Grund auflaufen läfst, dazu, dafs das Flofs zum Stehen gebracht werde; endlich bieten sie das Holz zu neuen Böden dar, wenn bei Unglücksfällen dergleichen nöthig werden, um das Steifstück darauf lichten zu können.

Nach diesen Bemerkungen über die Zusammensetzung eines Holländer-Flosses, betrachten wir dasselbe nunmehr nach seiner äussern Einrichtung.

Am äussersten Rande oben an einem solchen Flosse befindet sich eine Reihe Ruder (auch Riemen und Streiche genannt), die sich je zwischen zwei und zwei hölzernen Zapfen bewegen. Gewöhnlich hat ein grosses Flofs an diesem Ende 20, und am entgegengesetzten Ende des vordern Kniees 22 dergleichen Ruder, ausser noch zweien auf jedem Anhange sowohl des Steifstücks als jenes Kniees. An jedem Ruder sind gewöhnlich sieben Mann zum Arbeiten angestellt. Der

Digitized by Google

Steuermann, auf seinem erhabenen Stuhle, gibt von Zeit zu Zeit das Zeichen, ob rechts oder links gerudert werden soll.

Jedes Holländer-Floſs hat eine Anzahl Hütten oder bretterner Häuser zum Aufenthalte für den Floſsherrn, den Steuermann, und die übrige Mannschaft während der Ruhezeit und der Nacht, so wie zum Aufbewahren der Vorräthe, zur Zurichtung der Speisen, Aufstellung des Viehes etc. bestimmt. Auf einem Floſse mit zwei Knieen (wovon hiernach) fanden sich deren dreizehn. Die Bemannung eines solchen Floſses bestehet aus etwa 530 Köpfen. In der Zeit vor den letzten Kriegen erhielt der gemeine Arbeiter für die Reise bis nach Dort 5 1/2 Rtlr. nebst der hergebrachten Kost: gegenwärtig soll der Lohn auf 3 Brabänder-Kronen gestiegen seyn.

Um ein Floſs auf den Octroi-Büreaux in den durch die Convention vorgeschriebenen Gebührenanschlag zu bringen, wird dasselbe nach Länge, Breite und Tiefe unter Wasser, gemessen. Das Product aus diesen drei Dimensionen stellt den *rohen* Kubik-Inhalt des unter Wasser gehenden Theils des Körpers dar; um nun aber den *reinen* für den Anschlag geeigneten Inhalt zu erhalten, muſs davon ein Theil, wegen der auf dem Floſse befindlichen, die Einsenkung vermehrenden aber nicht anschlagbaren Last an Geräthschaften, Victualien, Mannschaft, Vieh etc., und ein anderer Theil, wegen der zwischen den vielen Bäumen und Holzstücken befindlichen holzleeren Räume, abgezogen werden. Man hat diese Abzüge wegen der fremden Last für groſse Floſsen mit Knieen und Anhängen auf 6000, für einzelne Steifstücke aber nur auf 4000 Ztr., und wegen der Zwischenräume, für alle Holländer-Floſsen ohne Unterschied, auf 1/5 festgesetzt. Dieser reine Kubik-Inhalt des unter Wasser gehenden Theils, im Verhältniſs der specifischen Schwere des Floſsen-Körpers zu der specifischen Schwere des Wassers (welches bei Floſsen mit Anhängen wie 8 zu 9, und ohne Anhänge, wie 11 zu 12 angenommen ist) vermehret, gibt den ganzen anschlagbaren Inhalt eines solchen Körpers. Nun wird aber angenommen, daſs jeder grosse Flossenkörper aus 1/3 Tannen und 2/3 Eichen bestehe; und da nach dem conventionellen Tarif von einem Kubikmeter Tannen so viel, als von 2 Zentner, und von einem Kubikmeter Eichen so viel, als von vier Zentner Waaren an Octroi-Gebühren bezahlt werden muſs, so wird, um heraus zu

Digitized by Google

bringen, wie viel von einem Flosse des nach obiger Weise gefundenen kubischen Inhalts bezahlt werden müfse, der dritte Theil der Summe dieses kubischen Inhalts mit 2, und der Rest, zu 2 Drittheilen, mit 4 multiplicirt: wo dann die Summe der beiden Producte die Zahl der Zentner gibt, welche die Summe der Kubikmeter für den conventionellen Anschlag repräsentiren.

Ein nach dieser Methode gemessenes Flofs mit zwei Anhängen gab folgendes Resultat:

Der im Wasser versenkte Theil desselben und seiner Stücke betrug	Kubik Meter	19,059-249.
Dies gab, nach den gehörigen Abzügen, die anschlagbare Masse von	Ztr.	56,277 3/4.
Das Flofs enthielt noch an losen Bäumen 746,16 Sterès, oder in	Ztr.	1,492 1/2.
Also im Ganzen eine anschlagbare Masse von . . .		57,770. Ztr.

Hiervon bezahlte es auf der Fahrt vom Bauplatze bei Andernach an bis zur Grenze von Holland, wie folgt:

		Fr.	Cent.
a) auf dem Büreau zu Andernach		1,848.	46.
b) « « « « Linz		6,291.	15.
c) « « « « Köln		12,998.	25.
d) « « « « Düsseldorf		8,650.	32.
e) « « « « Homberg		7,625.	64.
f) « « « « Wesel		11,533.	68.
Im Ganzen die Summe von . .		48,947.	50.

Man wird sich übrigens einen ungefähren Begriff von der Beträchtlichkeit der Flöfserei über den Rhein machen können, wenn man erfährt, dafs in einem Jahre (1809) nicht weniger als 82 Flofsen heruntergeführt worden, worunter sich befunden haben: 3 Holländer Flofsen erster Klasse, 59 dito zweiter Klasse, 4 Bort- oder Bretter-Flofsen und 16 Marine-Flofsen, welche zusammen theils an Eichen, theils an Tannen, die Quantität von 208,429 Kubikmeter Holz enthalten haben.

Unterhalb Oberwinter, auf einem hohen Felsen, zeigen sich die Trümmer des alten Schlosses Rolandseck, und diesem gegenüber die schöne Insel Rolands- oder Nonnenwehrt: welchen letztern Namen sie

Digitized by Google

von dem annoch darauf befindlichen Benedictiner Nonnenkloster erhalten hat. Zwischen dieser Insel und dem jenseits gelegenen Flecken Honnef befand sich ehmals noch eine andere, die Graf- oder Legrands-Insel genannt, welche aber in den Jahren von 1788 bis 90 mit dem Ufer jenes Fleckens zusammengehangen oder enclavirt worden ist.

Diese Unternehmung, eine der kühnsten, welche bis dahin am Rhein Statt gehabt hatten, wurde von dem berühmten und durch seine Verdienste um den Rheinbau an diesem Flusse unvergefslichen Herrn von *Wiebeking* zu Stande gebracht. Der Zweck dabei war, die im Abbruche gelegenen Ufer von Honnef zu decken und annebst ein ansehnliches Stück Erdreich durch Verlandung zu gewinnen. Dieser Zweck wurde erreicht; aber die Schifffahrt lief Gefahr, eine der beschwerlichsten Stellen am ganzen Rheine dadurch zu erhalten, wo nicht ganz impracticabel daselbst zu werden. Die Ursache davon stellen folgende Local-Verhältnisse dar. Von den drei Armen des Rheins, welche durch die beiden Inseln gebildet wurden, war der zwischen der Graf und dem Honnefer-Ufer fliessende allmählig der tiefste, mithin der Hauptstrom geworden. Die Massermenge, welche der Rhein an der Stelle vor jenen beiden Inseln, bei 2 Fufs 8 Zoll Höhe über den mittlern Wasserstand, lieferte, betrug in jeder Secunde 38,400 Kubikfufs, wovon beinahe die Hälfte, nämlich 15,120 Kubikfufs jenem Arme zugehörten, während auf den mittlern nur 10,800, und auf den dritten der Rest von 12,480 Kubikfufs kamen. Nun besteht das linke Ufer, so wie das Strombett von demselben ab, auf eine Weite von 10 bis 12 Ruthen in den Rhein, aus blanken Felsen. Weiter hinein zeigte letzteres damals zwar groben Kies; aber es war zu befürchten, dafs solcher nur aus einer Lage von 4–6 Fufs bestand, und unter dieser der Fels bis zum Nonnen-Wehrt fortstrich, ja, dafs letzteres selbst ein Fels war, der bis durch den mittlern Arm anhielt, ungeachtet auch das Bett von diesem eine Oberfläche von grobem Kies darbot. War die natürliche Beschaffenheit so, und konnten mithin, nach der Schliessung des Honnefer-Arms, die durch den Zufluss des Hauptstromes vermehrten beiden andern Arme ihre Betten im Verhältnifs dieser Vermehrung nicht vertiefen, so mufste eine Schnell flüssigkeit in denselben entstehen, die alle Bergschifffahrt äusserst beschwerlich, wo nicht unmöglich, und die Thalfahrt gefährlich machte. Und in der That glich bald

Digitized by Google

nach Vollendung des Werkes der Rhein in diesen beiden Armen mehr einer Cascade, als einem regelmässigen Strome; bei einem Wasserstande von 6 1/2 Fufs über den niedrigsten betrug die Zeit, in welcher der Strom eine Strecke von 355 Ruthen zurücklegte, in dem Arm beim linken Ufer 9' Minuten 10 Secunden, und in dem andern 9 Minuten 20 Secunden. Die einzige Hoffnung war, dafs in der Folge starke Eisgänge das Bett des letztern vertiefen, und dadurch die Schnelligkeit des Stromes in beiden vermindern würden. Und diese Hoffnung hat dann auch nicht getäuscht, indem eine solche Vertiefung von Jahr zu Jahr zugenommen, und endlich den Punkt erreicht hat, dafs die Schifffahrt an dieser Stelle keinen bedeutenden Schwierigkeiten mehr ausgesetzt ist.

Das Werk besteht übrigens aus einer Enclavirungs-Krippe von 160 Ruthen in der Länge, hinter welcher nachher, um die Verlandung zu befördern, eine Fangkrippe angelegt wurde. Macht dieses Werk — ein Damm aus leichtem Reisig und Sand gegen einen gewaltigen Strom und den Andrang fast senkrecht aufschiefsender, ungeheurer Eismassen! — seinem Baumeister unendliche Ehre: so begreift man nicht, wie die beiden, bei der Rheinschifffahrt so sehr interessirten, Landesherren, die damaligen Kurfürsten von Köln und Pfalz, die Unternehmung desselben haben beschliefsen können, so wie wirklich durch eine förmliche Uebereinkunft geschehen war. Hr. von Wiebeking sagt darüber: »Bemerkenswerth ist es gewifs, dafs bei diesem Baue von »den Hindernissen, welche die Schifffahrt treffen mochten, gar nicht »die Rede war, und dafs Kur-Köln sogar in der Uebereinkunft von »1777 Willens war, den linken Arm zuzuschliefsen, und dafs nach »dieser Uebereinkunft auch der rechte von Bergischer Seite zugeschlos»sen werden sollte.«

Nach Honnef kommt auf der nämlichen oder rechten Seite des Rheines Rünnesdorf vor; und nun erhebt sich, immer auf der nämlichen Seite, das herrliche Siebengebirge, welches bis gegen Bonn fortstreicht, und diesen Namen erhalten hat, nicht, weil es eben aus sieben Bergen besteht, sondern weil aus der Menge von Gipfeln, welche diese Bergmasse darstellt, sieben besonders hervorragen, und in der Entfernung, wie in einer zusammenhangenden Reihe, sichtbar werden;

Digitized by Google

sie sind das Ende der Gebirgskette, die sich durch Thüringen, Fulda und die Wetterau bis an den Rhein erstreckt.

Am Ausgange des Siebengebirgs liegt der anmuthige Flecken *Königswinter*, der am Rhein herab, besonders durch seine Steinbrüche bekannt ist. Diese Brüche liefern theils Hausteine zu Fenster- und Thüreneinfassungen, theils Backöfensteine. In der letzten Zeit fanden sich zehn Steinmetzermeister allda, wovon jeder etwa für 2000 Rthlr. Steine jährlich über den Rhein versendete.

Nach Königswinter folgen abwärts auf dem rechten Ufer das Dorf Dollendorf, und diesem gegenüber, auf dem linken, das Dorf Plittersdorf. Hier treten die Gebirge von beiden Seiten weit zurück: es eröffnet sich eine Fläche, über welche der Rhein weiter hinströmend nach einer Stunde Zeit die Mauern von Bonn erreicht.

Bonn, eine weiland kurfürstliche Residenz, auf dem linken Ufer gelegen, und damals durch den Hof und seine hohe Schule blühend, so wie noch jetzt seiner äufserst schönen Umgebungen wegen berühmt, bietet in Rücksicht des Rheinhandels nur wenig Interesse dar. Seine Versendungen bestehen in Producten theils seines eigenen Bodens, als Wein, Kornfrüchte, Rübsamen etc. theils des Bodens hintergelegener Gegenden, worunter vorzüglich das Blei und Bleierz aus den Bergwerken der Eiffel zu zählen sind, und wovon jenes grofsen Theils über die Mosel nach dem Innern von Frankreich, dieses aber meistens nach Mainz und in den Mittel-Rhein geht. Fährt ein Schiffer wegen zu entfernter Aussichten zu einer Bergladung leer von Köln ab, und ist nicht ganz ohne Geld, so kauft er sich zu Bonn einiges Bleierz, um solches zu Mainz wieder zu verkaufen, wobei er die doppelte Absicht hat, einmal, um durch den darauf zu machenden Gewinn einen Theil der Kosten der Bergreise zu bestreiten, dann, um nicht leer im Hafen von Mainz anzukommen, und defshalb Schwierigkeiten wegen der Aussetzung zur Ladung zu erfahren.

Die Versendungen von Bonn nach den verschiedenen Directionen der Schifffahrt, haben im J. 1809 im Ganzen betragen 43,883 Ztr., wovon erhalten: Mainz 8870 Ztr., andere Plätze des Mittel-Rheins 3755; die Mosel 10,325 Ztr., Köln 20,933 Ztr. Hauptartikel hierunter waren: Bleierz, Kornfrüchte, Rübsamen und Wein.

Digitized by Google

Ehmals wurde zu Bonn ein kurkölnischer Zoll erhoben. Seit der damaligen Umwandlung am Rhein durch die Franzosen haben sich verschiedene Fabriken allda etablirt. Eine fliegende Brücke verschafft ihm Verbindung mit dem jenseitigen Beuel, einem vorhin unbedeutenden Dorfe, das aber durch die Verlegung der französischen Douane an den Rhein in ziemliche Aufnahme gekommen ist.

Von Bonn und Beuel aus strömet der Rhein rechts an den Dörfern Schwarzrheindorf, Vilich und Mondorf, wo die Sieg eintritt, und links an dem Dorfe Graurheindorf vorbei, welchem gegenüber im Strome sich die Pfaffenmütze erhebt, eine Insel, die wahrscheinlich diesen Namen ihrer Figur verdanket, und durch eine Schanze, welche während des dreifsigjährigen Krieges darauf angelegt worden, in der Geschichte nicht unbekannt geblieben ist.

Zwischen diesem Punkte und Köln befinden sich dies- und jenseits noch eine Anzahl Ortschaften, wovon aber, aufser dem, auf dem rechten Ufer, eine Meile oberhalb Köln, gelegenen Dorfe *Zündorf*, wenig zu sagen ist. Dieses Dorf hat eine bedeutende Spedition über den Rhein. Die Gegenstände seiner Versendungen nach dem Oberrhein bestehen theils in Colonialwaaren, Seeproducten, die es hauptsächlich über Düsseldorf, Duisburg und Mülheim a/R., und zwar von diesen Plätzen aus um Köln herum zu Lande, erhält, theils aus den Producten und Fabrikwaaren, die von allen Punkten des gewerbsamen bergischen Landes dahin gebracht werden. Die Gegenstände seiner Versendungen nach dem Niederrhein bezieht es hauptsächlich von Mainz, doch auch, und hierunter namentlich Weine, von andern Plätzen des Mittel-Rheins und aus der Mosel. Der Landweg von Zündorf bis Mülheim dient bei diesen Versendungen wieder, den Stations-Hafen von Köln zu umgehen, theils um die Kosten und den Aufenthalt wegen des gezwungenen Umschlags in diesem zu vermeiden, theils um die Octroi-Gebühren für die Stromstrecke von da aus bis zum nächstfolgenden Büreau abwärts (Düsseldorf) zu ersparen. Nach einer zuverlässigen Rechnung konnten in der letzten Zeit, ehe der Handel aus Holland über den Rhein in völlige Stockung gerieth (1806 und 1807), die Producte und Waaren von Amsterdam über Duisburg und Zündorf nach Mainz um 54 Centimes, und über Düsseldorf und Zündorf um 35 Centimes auf den Zentner wohlfeiler als über *Köln* dahin gefrachtet werden.

Digitized by Google

Die folgende Tabelle gewährt eine Uebersicht der Spedition von Zündorf in zweien Jahren, wo die Versendungen über den Rhein schon sehr abgenommen hatten.

Zündorf erhielt	1808	1809	Zündorf versendete	1808	1809
	Ztr.	Ztr.		Ztr.	Ztr.
Von Köln	3,162	376	Nach Köln	9,889	3,855
Von Mainz	27,999	28,765	Nach Mainz	13,289	13,158
Vom Mittelrhein, ohne Mainz	«	17,210	N. d. Mittelrhein, ohne Mainz	8,954	3,014
Von der Mosel . . .	«	5,289	Nach der Mosel	11,142	14443
Von der Lahn. . . .	«	«	Nach der Lahn	«	641

Bilanz von 1809: Einfuhr, 51,649 Ztr. — Ausfuhr, 35,111 Ztr.

Köln hatte, wie Mainz, ehmals einen Stapelzwang, der aber, mit jenem, durch die Octroi-Convention aufgehoben oder vielmehr in einen simpeln Umschlag der Güter in andere Schiffe verwandelt worden. Der Ursprung dieses Stapelzwanges verliert sich im hohen Alterthum, indem schon eine darüber vorhandene Urkunde vom J. 1259, sich auf den Besitz unfürdenklicher Jahre beziehet, zum Beweise, dafs auch hier, wie dort, die Sache im Wesentlichen existirt habe, ehe Privilegien darüber ertheilt worden, weil sie in der physischen Beschaffenheit des Flusses gegründet war. Er wurde bis zur letzten Zeit vor Errichtung des Octroi mit Strenge ausgeübet, wodurch Köln für Schifffahrt und Handlung die wichtigste Stadt am Rhein wurde. Die nachstehende Uebersicht seiner Ein- und Ausfuhr in drei bekanntlich für Handlung sehr ungünstigen Jahren beweiset, dafs auch izt, nach Aufhebung jenes verhafsten Zwanges, sein Gewerbe noch von nicht geringem Belange sey. Eine Darstellung dieses Gewerbes, nach Gattung und Gewicht seiner Gegenstände, gibt die zu Ende angehängte Tabelle II. Wir werden auf diesen Gegenstand zurückkommen.

Digitized by Google

A. *Betrag der in den Jahren 1807, 1808 und 1809 nach den verschiedenen Directionen der Schifffahrt zu Köln eingekommenen Güter.*

Jahre.	Aus Holland.	Von der Ruhr.	Vom Niederrhein	Vom Mittel- und Oberrhein.	Von der Mosel.	Von der Lahn.	Von dem Main.	Von dem Neckar.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
1807	588,970	476,452	27,213	1,190,469	417,419	7,888	13,740	76,299
1808	251,423	571,250	7,736	1,009,007	315,517	6,557	19,306	9,293
1809	77,979	476,462	27,026	816,058	323,453	2,719	12,563	1,349

Ganzer Betrag für alle Directionen: Im J. 1807, 2,798,450 Ztr.; im J. 1808, 2,196,109 Ztr.; im J. 1809, 1,737,609 Ztr.

B. *Betrag der in den nämlichen Jahren, nach den nämlichen Directionen, von Köln versendeten Güter.*

Jahre.	Nach Holland.	Nach der Ruhr.	Nach dem Niederrhein	Nach dem Mittelrhein.	Nach der Mosel.	Nach der Lahn.	Nach dem Main.	Nach dem Neckar.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
1807	1,203,727	9,878	501,716	654,423	48,499	«	2,579	700
1808	558,497	20,166	300,554	294,078	18,589	490	7,278	2,410
1809	350,131	19,739	399,926	95,968	13,858	534	11,483	«

Ganzer Betrag für alle Directionen: Im J. 1807, 2,421,522 Ztr.; im J. 2808, 1,202,062 Ztr.; im J. 1809, 891,639 Ztr.

Nebst dem gezwungenen Umschlage besitzt Köln das fünfte der, durch die Octroi-Convention für die linke Seite des Rheins eingesetzten sechs Hebungs-Bureaux. Die Geschichte sagt auch von einem Zolle, der einmal in Köln erhoben worden. Er war ein Geschenk Kaisers Friedrich III, der ihn der Stadt, zum Ersatze für die bei der Belagerung von Neufs gehabten Kosten und Schaden verliehen hatte. Die rheinischen Kurfürsten glaubten aber, so wie dem Stapelzwange also auch der Erhebung dieses Zolls sich widersetzen zu müfsen, und schlossen im J. 1490 einen Verein, kraft dessen den Kölnern das freie Geleit verweigert, und die Güter oberhalb Köln zu Bonn und unterhalb zu Zons ausgeladen, sodann zu Lande weiter verführt werden sollten. Im folgenden Jahre kam jedoch ein Vergleich zu Stande,

Digitized by Google

nach welchem die Stadt zwar den Zoll noch fünf Jahre haben, dagegen den vereinigten Fürsten 15,000 rheinische Goldgülden entrichten sollte.

In ältern Zeiten hatte Köln eine steinerne Brücke; gegenwärtig wird die Verbindung mit dem jenseitigen Ufer mittelst einer fliegenden Brücke, welche zwischen der Stadt und dem gegenüber gelegenen Flecken *Deuz* fährt, unterhalten. Sein Sicherheitshafen war im verflossenen Herbste so weit fertig geworden, dafs alle damals bei der Stadt vor Anker liegenden Schiffe darin überwintern konnten.

Eine kleine halbe Meile unterhalb Köln, auf dem rechten Ufer, stellt sich das Städtchen *Mülheim* dar, welches einen beträchtlichen Speditionshandel über den Rhein unterhält. Dieser Speditionshandel begreift erst verschiedene Landes-Producte des Grofsherzogthums Berg, und darunter vorzüglich Eisen. Letztes wird von den Hütten- und Hammerwerken im schwarzen Bergischen und auf der Wupper dahin gebracht, und grossen Theils auf dem Rhein nach Düsseldorf und von da weiter nach Holland verführet; doch hat diese Versendung, so wie die von noch andern Producten und Manufactur-Waaren jenes gewerbsamen Landes, wegen Sperrung der holländischen Seehäfen in den letzten Jahren gar merklich gestockt. Einen andern wichtigen Gegenstand des Speditionshandels von Mülheim machen die Güter aus, welche, anstatt unmittelbar von Köln aus nach Holland versendet zu werden, in der letzten Zeit eine Mittel-Station allda zu machen angefangen haben. Diese Güter bestehen hauptsächlich in Weinen und Kornfrüchten. Es verhält sich damit aber folgendermassen. Durch eine Verfügung der Octroi-Convention sind die Versendungen von einem Stationshafen zum andern, so wie von Mainz nach Strasburg, und von Köln nach Holland, der grossen Schifffahrt vorbehalten, welche letzte ausschliefslich von den Genossen der beiden Schiffer-Gilden ausgeübt wird, deren die eine ihren Sitz zu Mainz und die andere zu Köln hat. Nun werden, vermöge der nämlichen Convention, von einer Frankfurter-Messe zur andern durch die General-Direction des Octroi die Frachtpreise bestimmt, zu welchen in der grossen Schifffahrt die Güter nach den verschiedenen Directionen und Bestimmungs-Oertern übernommen werden müssen, wogegen die kleine Schifffahrt von allem Zwange in dieser Hinsicht befreit ist. Das Manoeuvre besteht also darin, dafs die bemerkten Güter in klei-

Digitized by Google

nen Fahrzeugen erst von Köln nach Mülheim gebracht, allda in grössere Schiffe überladen, und sodann weiter nach Holland verführt werden, wobei, dieses Ueberladens ungeachtet, der kölnische Spediteur durch strenges Bedingen mit dem Kleinschiffer ein merkliches an der Fracht gewinnt. Der erste Versuch mit dieser Heckenfahrt im Grossen fällt in das J. 1809, wodurch in den Versendungen von Köln nach Mülheim ein Mehrbetrag dieses Jahrs gegen das vorherige von 169,897 Ztr. entstand, worin 19,295 Ztr. Weitzen, 58,514 Ztr. Roggen, und 19,421 Ztr. Wein begriffen waren. Den Speditions-Handel von Mülheim beleben hiernach auch nicht wenig diejenigen Güter, welche von *Zündorf* um Köln herum zu Lande dahin gebracht werden.

Folgende Uebersicht kann zur Beurtheilung der Handels-Bewegungen dienen, welche in der letzten Zeit über Mülheim Statt gehabt haben.

Mülheim erhielt	1808	1809	Mülheim versendete	1808	1809
	Ztr.	Ztr.		Ztr.	Ztr.
Von Köln	9,365	179,262	Nach Köln	2,304	5,381
Von and. Plätzen d. Niederrh.*	3,857	867	N. and. Plätzen des Niederrh *	25,474	36,437 *
Aus der Ruhr	40,975	65,037	Nach der Ruhr.	10,278	23,860
Aus Holland	2,922	8,368	Nach Holland	2,153	42,757
Ganzer Betrag der Einfuhr	57,119	253,534	*Ganzer Betrag der Ausfuhr*	40,209	108,435

Von der oben mit * bezeichneten Quantität gingen 33,887 Ztr. allein nach Düsseldorf. Die aus der Ruhr eingeführten Gegenstände bestanden allermeist aus Steinkohlen. Noch vor nicht vielen Jahren bestand eine regelmässige Fahrt über den Rhein zwischen Mülheim und Düsseldorf, mittelst welcher ein grosser Theil der aus Holland an letztem Orte angekommenen Waaren nach ersterm verführt wurde. In der letzten Zeit geschah dieser Transport, und geschieht noch, zu Lande.

Von Mülheim abwärts kommen zunächst die Dörfer: Stammel, Flittart, Westorf, Rheindorf, Hettorf, Plei und Monheim auf dem rechten, und die Dörfer Niel, Merkenich, Kasselberg, Rheinkassel, Langel und Woringen auf dem linken Ufer vor. Bei Rheinkassel, welchem gegenüber die Wipper sich einmündet, findet sich eine merkwürdige Sandbank, der Kasseler Berg genannt, im Rheine. Dieselbe geht von jenem Orte, in einer schrägen Richtung, gegen die Mitte des gegen-

Digitized by Google

über gelegenen Dorfes Hettorf hin, durch den Strom; ihre Breite beträgt an 13 Ruthen, ihre tiefste Stelle aber liegt nur 2 Fuſs 6 Zoll unter dem niedrigsten Wasserstande. Sie ist aus groben Kieseln gebildet, die eine so feste Masse darstellen, daſs sie selbst durch Hauwerkzeuge nur schwer von einander getrennt werden können. Dieses, verbunden mit dem Umstande, daſs sie ganz flach abläuft, folglich dem, hier ohnehin nur in langsamer Bewegung abfliessenden, Strome keine Seite darbietet, die dessen Gewalt reizen könnte, ist ohne Zweifel die Ursache, daſs sie sich sogar gegen Fluthen und schwere Eisgänge in ihrer ursprünglichen Ausdehnung nach Länge, Höhe und Breite erhalten hat, und wahrscheinlich ferner erhalten wird. Sie ist übrigens für die Schifffahrt gar nicht gefährlich, aber dadurch beschwerlich, daſs sie, bei etwas niedrigem Wasser das Lichten der Fahrzeuge nothwendig macht.

Hettorf ist ein ansehnlicher Ort mit ziemlichem Speditions-Handel, weil er häufig, wie Mülheim, zum Mittelplatze gebraucht wird, wohin in kleinen Fahrzeugen die Güter von Köln aus verführt werden, um, nach geschehener Umladung in grössere Schiffe, von da aus weiter nach Holland gebracht zu werden.

Der Betrag der Güter, welche im J. 1809 über den Rhein theils nach Hettorf gekommen, theils von dort versendet worden, war, wie folgt:

Hettorf erhielt von Köln die Quantität von 51,558 Ztr., worunter 23,033 Ztr. an Wein waren.

Hettorf versendete die Quantität von 19,398 Ztr., und zwar

a) Nach Holland 16,672 Ztr., worunter 15,072 Ztr. Wein.

b) Nach Köln und den übrigen Plätzen des Niederrheins 2726 Ztr.

Man sieht, daſs, so wie bei der beschriebenen Heckenfahrt Mülheim hauptsächlich für die Kornfrüchte, also Hettorf für die Weine gewählt worden.

Gleich unterhalb Woringen ist eine Stelle im Rheine, die von den Schiffern der Platthals genannt wird. Dieselbe besteht aus einem Haufen grosser Steinstücke zunächt bei dem linken Ufer, wodurch die Bergfahrt an diesem Punkte beschwerlich wird. Bei kleinem Wasser müssen nämlich, gleich unterhalb einer kleinen, gegenüber befindlichen Insel, der Vogelort genannt, erst die Zugpferde auf das andere

Digitized by Google

Ufer gebracht werden, und, nachdem sie hier das Schiff eine kleine Strecke weit fortgezogen haben, durch den Strom auf die Insel herüber setzen, sodann auf dieser weiter fortziehen, und endlich, immer mit dem Schiffe am Leibe, wieder durch den Strom auf das rechte Ufer hinüberwaten: welches alles nicht ohne viele Beschwernifs, auch einige Gefahr für Schiff und Pferde abgehet.

Nach Woringen folgen auf der nämlichen oder linken Seite, doch nicht dicht am Rheine, die Dörfer Dormagen und Rheinfeld, sodann das Städtchen *Zons* (vor Alters Fridistraun oder Friedstrom), wo, vor Errichtung des Schifffahrts-Octroi, für Rechnung des kölnischen Dom-Capitels ein Zoll erhoben wurde: auf der rechten Seite aber, von Monheim ab, die Dörfer Baumberg und Bürgel, wo die Rollbach, und Ordenbach, wo ein Bach dieses nämlichen Namens, eintreten. Hiernach ergibt sich, mit einem gewaltigen Buge, gegen das, auf der nämlichen Seite gelegene, Lustschlofs Benrath hin, eine Serpentine, die von dem oben belobten Herrn *von Wiebeking* unter die gefährlichsten am ganzen Rheinstrome gezählt wird, weil sie mittelst der Eisstopfungen, die sich in ihrem Buge ergeben, als die vornehmste Ursache der hohen Ueberschwemmungen angesehen werden müsse, die in der letzten Zeit so häufig in dieser Stromstrecke Statt gehabt haben, und in der Folge, in dem Mafse, immer öfterer eintreten würden, wie sich der Bug der Krümmung mehr zuspitzen, und die Wirkungen der vorhandenen fehlerhaften Bauanlagen mehr äussern würden.

Nach diesem grossen Umwege kommt der Rhein nun noch an mehrern Dörfern und Höfen vorbei, und gelanget, nachdem er in diesem seinem Laufe, von Neuhof ab längs *Grünlinghausen* und Hamm, eine abermalige grosse Serpentine gebildet, die Herr von Wiebeking, als in ihrer Eigenschaft und in ihren Wirkungen jener von Benrath ganz ähnlich, ebenfalls abgeschafft haben will, zu den Mauern von *Düsseldorf*.

Das sonst unbeträchtliche Dorf Grimlinghausen ist in der letzten Zeit durch den Umstand merkwürdig geworden, dafs der grosse Nord-Kanal, dessen Bestimmung war, den Rhein mit der Maas, und diese mit der Schelde in Verbindung zu setzen, allda seine Einmündung in den ersten jener Flüsse erhalten sollte. Die Arbeiten an diesem Kanal waren ziemlich weit gediehen, und man rechnete, dafs bereits zwei

Digitized by Google

Drittel des ganzen Kostenanschlags darauf verwendet worden waren, als sie auf einmal eingestellt wurden, und zwar, wie aus der Antwort des vormaligen Kaisers von Frankreich auf die Adresse des Wahl-Collegiums der Untermaas vom 12. April 1812 erhellet, *weil durch die Einverleibung von Holland derselbe überflüssig geworden wäre.*

Dem Dorfe Hamm gegenüber, auf der linken Seite des Rheines, aber eine gute Viertelstunde vom Ufer entfernt, liegt das kleine, aber für den Rheinhandel nicht unbedeutende Städtchen *Neufs*. In alten Zeiten flofs der Rhein an seinen Mauern vorbei; gegenwärtig unterhält es seine Verbindung mit diesem hauptsächlich durch die Erft, einen kleinen, in der Eiffel entspringenden, Flufs, der dessen Mauern bewässert, und von da an bis zu seinem Ausflusse, eine Viertelmeile unterhalb, für mittelmässige Schiffe fahrbar ist.

Die Hauptausfuhr von Neufs besteht in Kornfrüchten, welche es aus den hintergelegenen fruchtbaren Districten des ehemals Kölnischen und Jülicher Landes erhält, und gröfstentheils nach Holland, doch auch eine ansehnliche Quantität davon nach dem jenseits gelegenen Düsseldorf versendet, von wo solche theils weiter ins Bergische, zur Consumtion dieses volkreichen aber fruchtarmen Landes, theils aber auch den Rhein herunter nach Holland verführt werden.

Im J. 1809 verhielt sich die Ein- und Ausfuhr von Neufs über den Rhein wie folgt:

Neufs erhielt die Quantität von 117,368 Ztr., und zwar *a)* von Köln 24,224 Ztr.; *b)* von verschiedenen Plätzen am Niederrhein 7059 Ztr.; *c)* aus der Ruhr 86,085 Ztr., unter welchen letztern 86,055 Ztr. Steinkohlen.

Neufs versendete die Quantität von 151,100 Ztr., und zwar *a)* nach Köln und andern Plätzen am Niederrhein und in die Ruhr 2744 Ztr.; *b)* nach Düsseldorf 44,848 Ztr., worunter an Kornfrüchten und Mehl 40,681 Ztr.; *c)* nach Holland 103,508 Ztr., worunter an jenen Früchten 94,924 Ztr.

Um bei dieser Veranlassung ein Wort über den rheinischen Getreidehandel überhaupt zu sagen, so war derselbe bei den ehemaligen Zoll- und Lizent-Einrichtungen nicht denkbar, indem, wie man rechnete, ein Malter Getreide nicht unter 5 fl. an Kosten von Mainz bis Amsterdam verführt werden konnte. Auch holte damals Holland das Getreide, womit es halb Europa, und in Nothjahren selbst die Provinzen am Rheine versorgte, von der Ostsee und hauptsächlich aus *Danzig*.

Digitized by Google

Erst nach Errichtung des Rhein-Octroi, wo das Getreide, als ein **Landes-Product**, in die Klasse derjenigen Artikel gesetzt wurde, welche nur ein Viertel der tarifirten Gebühr zu entrichten hatten, wurde es möglich, dessen, sowohl hoch vom Oberrhein her, als selbst aus dem Main und Neckar herunter bis nach Holland zu verführen. **Und so** ging auch schon in den ersten 14 Monaten der Existenz jenes Octroi die Quantität von 561,990 Ztr., in dem darauf folgenden Jahre 1807 aber noch mehr, nämlich die Quantität von 570,768 Ztr., allein von Köln aus, nach Holland. Hierzu hatte in letzt gedachtem Jahre Mainz die Quantität von 216,076 Ztr. beigetragen, dagegen für sich aus dem Oberrhein, dem Main und Neckar die Quantität von 98,689 Ztr. erhalten. Im Ganzen wurde in jenem Jahre den Rhein herunter, und zwar gröfstentheils bis nach Holland, verführt die Quantität von 908,710 Ztr.

Zunächst beim Ausflusse der Erft, doch in einiger Entfernung vom Ufer, liegt das Dorf Heerdt, welches besonders wegen eines Dammes bemerkt zu werden verdient, der von da an eine ziemliche Strecke weit parallel mit dem Rheine fortläuft, und, nach Herrn *von Wiebeking*, eine grössere Mächtigkeit hat, als jener, welcher das Harlemer-Meer vom Y scheidet: welchem ungeachtet er bei den Eisgängen von 1784 und 1795 durchbrach, und dadurch zwar die ganze hintergelegene Gegend verdarb, aber eine Rettung für Düsseldorf wurde, welches, hätten die Fluthen und Eismassen durch jene Durchbrüche nicht Abfluss erhalten, grossen Theils zu Trümmern gegangen seyn würde.

Nach Heerdt folgen auf der linken Seite des Rheines die Dörfer Ober- und Niederkassel, welchen gegenüber auf der rechten Seite sich *Düsseldorf* darstellet.

Die Stadt Düsseldorf bietet ein gedoppeltes Interesse für den Rheinhandel dar, in so weit dieselbe nämlich erst einen ausnehmend wichtigen Mittelplatz für die sowohl auf- als abwärts des Flusses Statt habenden und für die hintergelegenen Provinzen bestimmten Güter-Versendungen abgibt, und dann zweitens den Punkt darstellt, über welchen hauptsächlich die häufigen und manchfachen mineralischen Producte des Bodens und die Manufactur-Waaren des Bergischen Landes ihren Abzug auf den Rhein gewinnen. Folgende Uebersicht der Ein- und Ausfuhr, wie solche in den Jahren 1808 und 1809 über

Digitized by Google

den Rhein zu Düsseldorf Statt gehabt haben, liefert den Beweis, dass dessen Hafen einer der lebhaftesten am Flusse sey. Nun begreift dieselbe gleichwohl die Producte und Waaren nicht, welche *auf der Achse um Köln herum* von Zündorf und Mülheim dahin verführt, oder auf die nämliche Art von da aus nach diesen beiden Plätzen zurück gesendet worden sind.

Düsseldorf erhielt im J. 1808 die Quantität von 286,059 Ztr., und zwar *a)* von Köln 89,743 Ztr., worunter 14,294 Ztr. Kornfrüchte, 20,439 Ztr. Wein, aber auch 18,298 Ztr. Braunkohlen; *b)* aus der Ruhr 165,033 Ztr., worunter 163,122 Ztr. Steinkohlen; *c)* aus Holland 31,253 Ztr. Colonial-Waaren und See-Producte.

Düsseldorf versendete im J. 1808 die Quantität von 105,885 Ztr.; und zwar *a)* nach Köln 3545 Ztr.; *b)* nach den übrigen niederrheinischen Plätzen 56,304 Ztr.; *c)* nach der Ruhr 3080 Ztr.; *d)* nach Holland 42,956 Ztr., worunter 15,499 Ztr. Kornfrüchte, und 1898 Ztr. Wein.

Düsseldorf erhielt im J. 1809 die Quantität von 431,827 Ztr., und zwar *a)* von Köln 53,889 Ztr., worunter nur 2386 Ztr. Kornfrüchte, aber 24,863 Ztr. Wein; *b)* aus der Ruhr 272,262 Ztr., worunter 269,329 Ztr. Steinkohlen; *c)* aus andern Plätzen des Niederrheins 90,037 Ztr.; *d)* aus Holland 15,639 Ztr., worunter gar keine Colonial-Waaren.

Düsseldorf versendete im J. 1809 die Quantität von 65,216 Ztr., und zwar *a)* nach Köln 1479 Ztr.; *b)* nach den übrigen niederrheinischen Plätzen 12,173 Ztr.; *c)* nach der Ruhr 1938 Ztr.; *d)* nach Holland 49,626 Ztr.; worunter 22,794 Ztr. Kornfrüchte und 1217 Ztr. Wein.

Unter den über Düsseldorf auf den Rhein kommenden bergischen Fabrik- und Manufactur-Waaren sind besonders zu bemerken: die Siamoisen, gemalte Baumwollzeuge und andere Baumwollwaaren, leinene Bandwaaren, Floretseide u. dgl. aus den Fabriken zu Elberfeld, Barmen und der Gemark; die Eisen- und Stahlwaaren aus den Fabriken zu Langenberg, Remscheid, Kronenberg und Solingen; von Schwelm erhält es unverarbeiteten Stahl; in grosser Menge kommt auch aus der Gegend von Ratingen ein anderes Landes-Product, der Kalk, zur Ausfuhr dahin.

Die über den Rhein, besonders aber von Neuss, nach Düsseldorf eingeführten Kornfrüchte sind zum Theile für den eigenen Verbrauch

Digitized by Google

im Lande bestimmt, gingen aber hauptsächlich weiter auf dem Rheine nach Holland. Da die Ausfuhr aus den gesegneten Provinzen des linken Rheinufers zur Zeit der französischen Regierung bald erlaubt, bald verboten war, so pflegten die Düsseldorfer Speculanten diesen Wechsel also zu benutzen, dafs sie während der Sperre, da die Preise niedrig standen, aufkauften, die aufgekauften Früchte aber auf den Höfen oder in Neufs selbst liegen liessen, um solche bei wieder verstatteter Ausfuhr, in kleinen Fahrzeugen herüber kommen, oder sogar sie bei Neufs verladen und direct nach Holland verführen zu lassen.

Ausser der ansehnlichen Quantität von Wein, die von Köln über den Rhein nach Düsseldorf eingeführt wird, erhält dasselbe höchst wahrscheinlich eine nicht geringere zu Lande von Zündorf, und, theils zu Lande, theils zu Wasser, von Mülheim.

Düsseldorf hat eine Beurt- oder Rangfahrt nach Holland und dem Clevischen Lande, welche ausschliefslich von neun Schiffern betrieben wird, so dafs fünf davon die Transporte nach *Amsterdam*, und die vier andern die Transporte nach *Dort*, und zurück, besorgen. In der Herauffahrt bringen diese Beurtschiffer mitunter auch ansehnliche Quantitäten holländischer Waaren für *Uerdingen* mit. Ehemals bezogen die Düsseldorfer Kaufleute dergleichen Waaren auch häufig über den Hafen von *Ruhrort*, und zwar von dort aus zu Lande bis Düsseldorf; sie bedienen sich noch, wiewohl selten, dieses Weges, um die Transporte zu beschleunigen. Die holländischen Waaren, welche über Ruhrort ausgingen, kamen aus den Häfen von Wageningen oder Arnheim, wo sie von Duisburger Schiffern, oder aus dem Hafen von Amsterdam, wo sie von Schiffern von Mülheim an der Ruhr abgeholt wurden. Diese Schiffer genossen damals, unter preussischer Regierung, grosse Vortheile in Hinsicht der Abgaben bei den königlichen Rheinzollämtern, wie mehr unten angeführt werden wird.

Zu Düsseldorf wurde ehemals ein Rheinzoll, für Rechnung des Kurfürsten von Pfalz, als Herzogen von Berg, erhoben; bei Errichtung des Rhein-Octroi erhielt es eins der sechs, für das rechte Ufer angeordneten, Hebungs-Büreaux. Eine fliegende Brücke verbindet es, bei dem gegenüber gelegenen Dorfe Oberkassel, mit dem andern Rheinufer.

Digitized by Google

Von Düsseldorf ab gelangt der Rhein, zwischen verschiedenen kleinern Oertern hindurch, zunächst zu dem, auf dem nämlichen Ufer gelegenen, Städtchen Kaiserswerth. Auch hier wurde ehemals ein kurpfälzischer Rheinzoll, der nebst dem Städtchen selbst in frühern Zeiten an Kurköln verpfändet gewesen, anfangs der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts aber wieder eingelöst worden, nebstdem auch, bis zur Zeit jener Einlösung, noch ein kurkölnischer Lizent erhoben.

Die Lizente hatten das mit den Zöllen gemein, dafs sie, wie diese, für die Ein-, Durch- und Ausfuhr von Kaufmannsgütern entrichtet wurden, unterschieden sich von denselben unter andern aber wesentlich dadurch, dafs sie erst nicht auf gewissen Orten hafteten, und dann in den Staaten, wo sie eingeführt waren, nur einmal, als eine für die Ein- oder Durch- und Ausfuhr überhaupt zu entrichtende Abgabe, gefordert wurden. Sie sind neuern Ursprungs und eine Erfindung der Holländer, woher sie auch anfangs Verlofs- (Urlaubs-) Gelder hiessen. Vor 1572 kommt überall keine Spur davon vor, und die, zur Retorsion gegen die Holländer, oder, in deren Nachahmung, in den Kölnischen und Clevischen Provinzen eingeführten, sind noch um mehrere Jahre jünger. Höher am Rheine hinauf sind derselben nie gewesen.

Der kurkölnische Lizent, wovon die Rede ist, wurde von dem Kurfürsten Gebhard Truchsefs eingeführt, und zu Rheinberg, wahrscheinlich um das J. 1581 oder 82 zuerst erhoben. Der, nach der Religions- und Standes-Aenderung dieses Kurfürsten, in dessen Stelle erwählte Prinz Ernst von Baiern verpfändete solchen, nebst dem Zolle und den Kellnerei-Gefällen zu Rheinberg, im Januar des J. 1589, an den damaligen Befehlshaber des spanischen Kriegsheeres in den Niederlanden, Grafen von Mansfeld, der sich dann auch durch die Eroberung von Rheinberg, im Februar des nämlichen Jahrs, in den Besitz und Genufs des einen, wie der andern setzte. Hierbei ist sonderbar, und als eine der in der Geschichte der teutschen Zölle so häufig vorkommenden Eigenheiten zu bemerken, dafs, so lange Gebhard Truchsefs, durch die Macht der Holländer, sich in Rheinberg behaupten konnte, dieser Fürst sowohl Zoll als Lizent für seine Rechnung heben liefs, der Gegen-Kurfürst Ernst aber zu gleicher Zeit die nämlichen Abgaben oberhalb zu Kaiserswerth, unter dem Namen Böfs-, vermuthlich Buſs- oder Strafgeld,

Digitized by Google

zur Strafe nämlich für den Schiffer, der solche (doch wohl nicht freiwillig?) zu Rheinberg entrichtet hatte, abforderte; dafs sogar, nachdem nun Rheinberg erobert war, und die Einkünfte von Zoll, Lizent und Kellnerei daselbst in die Kasse des Pfandinhabers, Grafen von Mansfeld, flossen, der Kurfürst Ernst deswegen seinen Lizent zu Kaiserswerth nicht niederlegte, sondern mit Erhebung desselben bis zu dem Zeitpunkte fortfuhr, da die Pfandstücke, nach völliger Tilgung der darauf haftenden vorgeblichen Schuldforderung, wieder in seine Hände gerathen waren. In der Folge ist dieser Lizent, theils abwechselnd, theils zugleich, zu Kaiserswerth und zu Rheinberg, und noch an andern Orten des Erzstifts Köln, so wie es entweder die damaligen Kriegsunruhen forderten, oder die Cameral-Convenienz anrieth, erhoben worden, bis, durch Abweichung des Rheines von Rheinberg, dieser sein ursprünglicher Sitz auf immer verlassen, und dafür nochmals Kaiserswerth gewählt wurde, wo er auch bis zur Zeit, da dieses Städtchen, wie oben gedacht, wieder an Kurpfalz kam, verblieb, und alsdann nach *Uerdingen* verlegt wurde.

Uerdingen ist das nächste Städtchen unterhalb Kaiserswerth, auf dem andern Ufer, welches der Rhein, in seinem Laufe zwischen mehrern Dörfern hin, erreicht. In diesem Städtchen wurde ehemals, ausser dem besagten Lizent, auch noch ein doppelter Zoll, einmal für Rechnung des Kurfürsten, unter dem Namen von Soldaten-Zoll, und weiter, für Rechnung des kölnischen Dom-Capitels, unter dem Namen von Ruhr-Zoll gehoben. Er war, wie jener, früher in Rheinberg gehoben worden, mufste aber, nachdem der Rhein von diesem Orte abgewichen war, ~~von~~ diesem ~~Orte~~ weggenommen werden. Diese Abweichung hatte zu Ende des 17ten Jahrhunderts, etwa gegen das J. 1692, Statt, da der Rhein jenseits Rheinberg einen Durchbruch nahm, und sich dadurch ein neues Bett durch das Märkische Gebiet machte. Eine Zeit lang nach dieser Naturbegebenheit mufs doch noch ein fahrbares Wasser dicht an Rheinberg vorbei geflossen seyn, weil der Kurfürst von Köln in einem Rescript an seine dasigen Zollbeamten vom 8. Mai 1696 den neuen Arm, die Mumme benannt, nur als einen Nebenstrom angibt, welchen die Schiffer, um sich dem Rheinberger Zoll zu entziehen, je mehr und mehr zu gebrauchen begännen, und dessen Befahrung er diesen zu verwehren zwar nicht gemeynet wäre,

Digitized by Google

wofern ihm dadurch die ihm gebührenden Rhein- und Ruhr-Zoll-Gebührnisse nur nicht entzogen würden u. s. w. Er verlangte nämlich, dafs die Schiffe, ungeachtet sie nun sein Gebiet bei Rheinberg nicht mehr berührten, gleichwohl nach wie vor den alten Zoll daselbst entrichten sollten. Hierüber gerieth er aber in Händel mit der Klevisch-Märkischen Regierung, die, in einem Schreiben vom 3ten April 1696, die Rechtmäfsigkeit des Rheinberger Zolles überhaupt sogar verdächtig zu machen suchte, dergestalt, dafs nunmehr nichts als eine schleunige Verlegung dieses Zolles nach Uerdingen übrig blieb, welche dann auch noch zu Ende des nämlichen Jahres erfolgte, aber für die kurkölnische Kammer solche Nachtheile brachte, dafs in der Folge öfters, und noch im J. 1778, an die Wiederherunterverlegung des Zolles und Lizents und deren Erhebung, allenfalls auf einem Ausleger-Schiffe in der Nähe von Rheinberg, gedacht wurde. Es blieb aber bei dem blosen Vorsatze, wogegen man ein anderes Mittel fand, sich für den Verlust zu entschädigen. Dies Mittel bestand darin, durch kluge Behandlung jene Quelle des Einkommens zu Uerdingen selbst ergiebiger zu machen; und es gelang damit so sehr, dafs durch Befolgung einer Instruction, welche die Beamten am Schlusse des J. 1790 über die Ausmessung der Schiffe und Veranschlagung der Ladungen erhielten, schon im darauf folgenden Jahre allein der Lizent ein Plus von 26,850 holländischen Gulden, gegen den Mittel-Ertrag aus 13 vorhergehenden Jahren gerechnet, nach Abzug aller Ausgaben, hervorbrachte. Diese Instruction war auf die Grundsätze gebauet, welche schon 20 Jahre früher bei den preufsischen Zöllen und Lizenten am Niederrhein befolgt wurden, und die, was die Vermessung der Schiffe betrifft, ursprünglich von den Franzosen herkommt. Diese Vermessung, welche früher entweder gar nicht, oder nur bei sehr einfach gebauten Schiffen zu Uerdingen angewendet worden war, diente zur Veranschlagung der Ladungen nun freilich mehr, als das blose Augenmafs, wovon in der Einleitung der Instruction zu verstehen gegeben wird, dafs es bis dahin einzig zu jenem Ende gebraucht worden; es erhellet aber aus vorhandenen und auf eine mehrjährige Erfahrung gegründeten Berichten der Beamten, dafs die des Endes vorgeschriebene Operation nicht dahin gereichet habe, zu verhüten, dafs grosse Schiffe nicht an 18, und kleinere nicht

Digitized by Google

wenigstens 8, 10 und 12 Lasten mehr geladen gehalt hätten, als herausgerechnet werden konnte. Der Lizent zu Uerdingen brachte in den letzten Jahren vor seinem Aufhören, nach Abzug aller Ausgaben, jährlich eine Summe von 40 bis über 50,000 Rtlr. per 80 Albus ein: die Einnahme von dem Kurfürstlichen oder sogenannten Soldaten-Zoll betrug dagegen in jenen Jahren 10 bis zuweilen an 14,000 dergl. Rtlr.

Gleich unterhalb Uerdingen, zwischen Bodberg und Ehingen, wovon dieses auf dem rechten, und jenes auf dem linken Ufer gelegen ist, findet sich eine Insel, das Bodberger-Drap genannt. Wenn das Wasser die Höhe nicht hat, um die Herauffahrt an dem rechten Ufer vorbei zu gestatten, so müssen die Schiffer zu diesem Ende sich des Armes zwischen der Insel und dem linken Ufer bedienen, der das *Rasgat* heifst, und reifsend ist. Sie lassen alsdann die Pferde auf dieses letztere Ufer übersetzen, einen Theil Hülfspferde aber nach der Insel bringen, und arbeiten sich so, mittelst zweier Zugleinen, an deren eine diese, und an die andere jene Pferde gespannt werden, durch das Rasgat bis nach Uerdingen hinauf. Dieser Strom hat sich indefs in den letzten Jahren merklich vertiefet, wodurch seine Schnellflüfsigkeit abgenommen, und die Durchfahrt erleichtert worden.

Nach Bodberg kommen zunächst, auf dem linken Ufer, vor: die Dörfer Frimmersheim und Blörsheim, welchem letzten gegenüber, bei Angerort, das Flüfschen Anger in den Rhein fällt; dann folgen, auf dem nämlichen linken Ufer: die Dörfer Rheinheim, Werthausen, Emmerich, Essenberg und Homberg, auf dem rechten aber die Dörfer Wanheim und Vollmar, sodann das Städtchen *Ruhrort*, wo die Ruhr sich einmündet.

Die Ruhr ist ein kleiner Flufs, der in Westphalen entspringet, und nur in einer Strecke von 12 bis 14 Stunden, aufwärts von seiner Mündung, durch Hülfe von 16 Schleusen beschiffet werden kann, deren die zwei erstern bei Mülheim, etwa 3 Stunden weit von Ruhrort, sich befinden, und die andern, in verhältnifsmäfsigen Entfernungen von einander bis Witten, angelegt sind. Sein Bette geht, von Witten herab bis Mülheim, in einer Länge von zehn Stunden durch ein Thal, welches durch ein, meistens aneinander hängendes, Gebirge auf beiden Seiten beschränkt ist. Ohne weder mit diesem Gebirge, noch unter sich selbst zusammen zu hängen, streichen dies- und jen-

Digitized by Google

seits eine Menge anderer Berge ziemlich tief ins Land hinein. Alle enthalten das äufserst kostbare Product, die Steinkohle, wovon jährlich eine solche Quantität in den Rheinhandel geliefert wird, dafs man sie als einen der wichtigsten Gegenstände von diesem betrachten kann. Ehe drückende Auflagen die Ausfuhr dieses Productes nach Holland nicht über die Gebühr erschwerten, gingen davon jährlich über viertehalb Millionen Ztr. davon aus über den Rhein. In den spätern Jahren verhielt sich die Ausfuhr, wie folgt:

Im J. 1807	2,291,955	Ztr.
« « 1808	2,269,605	«
« « 1809	2,389,360	«

In diesen drei Jahren hatten die Handels-Verbindungen überhaupt zwischen den beiden Flüssen nach folgendem Verhältnisse Statt:

I. Im J. 1807 versendete die Ruhr im Ganzen über den Rhein 2,464,887 Ztr.

Hiervon gingen:

a) Nach Köln	551,477	Ztr.
b) Nach den übrigen Plätzen am Niederrh.	1,513,318	«
c) Nach Holland	400,092	«

Hiergegen

Erhielt die Ruhr zurück über den Rhein . . . . 110,021 «

Hiervon kamen:

a) Von Köln	11,163	Ztr.
b) Aus den übrigen Plätzen am Niederrhein	42,056	«
c) Aus Holland	56,802	«

II. Im J. 1808 versendete die Ruhr im Ganzen über den Rhein 2,400,192 «

Hiervon gingen:

a) Nach Köln.	571,250	Ztr.
b) Nach den übrigen Plätzen am Niederrh.	1,395,924	«
c) Nach Holland	433,018	«

Hiergegen

Erhielt die Ruhr zurück über den Rhein . . . . 98,822 «

Hiervon kamen:

a) Von Köln	20,166	Ztr.
b) Aus den übrigen Plätzen am Niederrhein	28,249	«
c) Aus Holland	50,407	«

Digitized by Google

III. Im J. 1809 versendete die Ruhr im Ganzen über d. Rhein 2,469,063 Ztr.

Hiervon gingen:

a) Nach Köln	476,462	Ztr.
b) Nach den übrigen Plätzen am Niederrh.	1,403,628	«
c) In den Mittelrhein	118,777	«
d) Nach Holland	470,196	«

Hiergegen

Erhielt die Ruhr zurück über den Rhein . . . . 105,346 «.

Hiervon kamen:

a) Von Köln	19,739	«
b) Aus den übrigen Plätzen am Niederrhein	35,178	«
c) Aus Holland	50,428	«

Zwischen dem Flüfschen Anger und der Ruhr, aber eine halbe Stunde vom Rheine ab, liegt die Stadt *Duisburg*, welche, dieser Entlegenheit ungeachtet, ansehnliche Verladungen über den Flufs, sowohl nach Holland macht, als von daher zurück erhält. Sie unterhält zu diesem Ende eine regelmässige Beurtfahrt, welche von vier Schiffern betrieben wird, deren jeder etwa zehnmal im Jahre eine Fahrt auf- und abwärts macht. Ausser diesen sind zu dem nämlichen Ende noch drei Nebenschiffer vorhanden, deren Fahrten sich nach dem jeweiligen Vorrathe der zu versendenden oder zurück zu holenden Güter richten. Ein Theil der letztern wird endlich auch noch für Rechnung der Duisburger Kaufmannschaft von drei auf Mülheim an der Ruhr fahrenden Schiffern aus Holland mit herauf gebracht. Nach einer Rechnung aus den Jahren 1799 bis 1802 haben im Durchschnitt jährlich die vier Beurtschiffer an 2000, und die Nebenschiffer an 500 Lasten, also diese Schiffer zusammen eine Quantität von etwa 2500 Lasten, die Last zu 4,000 Pfund gerechnet, oder 100,000 Ztr. Güter theils nach Holland verschickt, theils von daher zurück gebracht. Die Aus- und Einladungen geschehen theils am Schlick, theils zu Essenberg, von welchen beiden Plätzen aus bis Duisburg der Transport zu Lande, von erstern 20, und von letztern 30 Stbr. klevisch die 1000 Pfund oder Viertellast kostet. Diese Kosten, nebst den Beschwernissen des Umladens, zu beseitigen, ist

Digitized by Google

mehrmals Rede davon gewesen, die Stadt Duisburg in unmittelbare Wasserverbindung mit dem Rheine zu setzen, ohne dafs die Sache zur Ausführung gekommen wäre.

Zu Ruhrort wurde ehmals ein Lizent, und seit 1766, auch ein Zoll für Rechnung des Königs von Preussen, als Herzogs zu Kleve, erhoben. Letzterer war ursprünglich, und zwar im J. 1371 von Kaiser Karl IV., auf das Fürstenthum Meurs verliehen, aber nirgend eingeführt worden. Nach anderer Angabe, soll er der nämliche gewesen seyn, welcher früher zu Frimeursheim gehoben, in der Folge aber an die Stadt Thiele verpfändet worden. Anfangs war befohlen, die Erhebung so einzurichten, dafs jährlich ein Quantum von 7500 Rtlr. nebst den nöthigen Ausgaben davon herauskäme. Dies machte ungefähr ein Drittel des Zoll-Ertrags zu Orsoy; es wurde aber schliefslich verordnet, den Tarif von Orsoy zu Ruhrort in dem Mafs anzunehmen, dafs darauf die Hälfte gehoben würde.

Die Einrichtungen auf den preufsischen Zoll- und Lizent-Aemtern am Niederrhein, waren die ersten, wovon man sagen konnte, dafs sie wenigstens auf Grundsätzen beruheten. Ihre Einführung macht Epoche in der Geschichte des rheinischen Zollwesens; und was in der letzten Zeit vor Abtretung des linken Ufers an Frankreich auf höher gelegenen Zollstätten, namentlich zu Uerdingen, von Veränderungen, nicht nur zum Vortheile der Kassen, sondern auch in regelmäfsigerer Behandlung der Schiffer, eingeführt wurde, war blofs Nachahmung derselben. Hierher gehöret vor allem die Vermessung der Schiffe, wovon schon oben gemeldet worden.

Ruhrort hat übrigens eine gefährliche Lage am Rheine, und würde, ohne seine ansehnliche Bedeichung, schon lange gegen die Ueberschwemmungen und Eisgänge sich nicht haben erhalten können. Es war, vor der damaligen Abtretung des Landes, in dem Plane der preufsischen Regierung, jene Bedeichung auf eine gewisse Strecke, ober- und unterhalb des Orts noch bedeutend zu erhöhen, so wie unterhalb, bei dem sogenannten Beckerwehrt einen Durchstich des Rheines zu bewerkstelligen; welche Arbeiten aber, in Folge jener Abtretung, unterblieben sind.

Digitized by Google

Noch verdient von Ruhrort angeführt zu werden, dafs es das Schiffwerft sey, wo der gröfste Theil der holländischen, und andere viele Rheinschiffe gebauet werden.

Ruhrort gegenüber, in dem Dorfe *Homberg*, befand sich, bis noch vor Kurzem, das letzte der, durch die Octroi-Convention für die linke Seite angeordneten, Hebungs-Bureaux; es ist nunmehr aber nach Ruhrort verlegt worden.

Von beiden Orten ab strömt der Rhein, an verschiedenen rechts und links gelegenen Dörfern vorbei, dem Städtchen *Orsoy* zu. In diesem, auf dem linken Ufer gelegenen Städtchen, befand sich ehmals die zweite der preufsischen Zollstätten am Niederrhein. Für die Schifffahrt und Handlung dieses Stroms kömmt dasselbe wenig in Betrachtung.

Nach Orsoy folgen am Rheine, auf dem rechten Ufer die Dörfer Walsum und Stap, auf dem Linken aber das Dorf Eversael, und von demselben, mehr landwärts ab, das Städtchen *Rheinberg*.

Dafs Rheinberg ehmals dicht am Rheine gelegen, und daselbst ein kurkölnischer Zoll und Lizent erhoben worden, ist bereits oben bei Uerdingen angeführt worden. Es verdient dieses Städtchen aber auch noch wegen eines andern Umstandes bemerkt zu werden, dessen nämlich, dafs es unter seinen Mauern war, wo der sogenannte Eugenische Kanal seinen Anfang nahm. Dieser Kanal war bestimmt, in der Richtung von Rheinberg über Geldern nach Venlo, den Rhein mit der Maas, vor dem Eintritte beider Flüsse in das Gebiet von Holland, zu vereinigen. Das Werk wurde, unter den Auspizien der damaligen Gouvernantinn der spanischen Niederlande, *Isabella Clara Eugenia*, begonnen, und der gewaltsamsten Störungen von Seiten der Holländer ungeachtet, mit einem Eifer fortgesetzt, dafs nach Verlauf von etwa zwei Jahren die Schifffahrt von Geldern aus bis in den Rhein eröffnet werden konnte. Aber nun wagten die Holländer einen entscheidenden Angriff; und, da sie bald nachher Meister von Wesel, selbst von Rheinberg und Venlo wurden, in der Folge auch Venlo durch Abtretung erhielten, und Geldern an Preufsen kam; so war von der grofsen Unternehmung keine Rede mehr, bis, nach Beendigung des siebenjährigen Krieges gegen 1763 und 64, wo man des grofsen Friedrichs Aufmerksamkeit, doch vergebens, darauf zu lenken versuchte, weil der, für die damaligen preufsischen Staaten daraus zu

Digitized by Google

ziehende, Vortheil mit den Kosten, welche die Vollendung, es sey nach dem ursprünglichen Plan, oder mit einer vorgeschlagenen kleinen Abänderung in der Richtung, noch erforderte, und die man auf 800,000 Berliner Thaler anschlug, nicht in dem gehörigen Verhältnifs zu stehen gefunden wurde. In der letzten Zeit, wo das Land zwischen Maas und Rhein einen Theil des französischen Gebiets ausmachte, hat man bekanntlich einen andern Plan zur Verbindung beider Flüsse, so wie des letzten mit der Schelde, nämlich durch den sogenannten grossen Nord-Kanal entworfen, aber nur zum Theile ausgeführt, wie oben bei Grimlinghausen bemerkt worden.

Von Rheinberg ab, welches nunmehr nur noch durch einen geringen Wasserstrang mit dem Rheine zusammen hängt, ergiefst dieser sich rechts an den Dörfern Götterswikerham (unterhalb welchem eine kleine Insel emporsteigt), Löhnen und Spellen (zwischen welchen ein Flüfschen eintritt), und links an den Dörfern Ossenberg, Borth, Wallach, Elverich und Dornich vorbei, lenkt von letztem etwas ostwärts ab, kehrt sodann wieder westwärts zurück, und gelangt mit einem dadurch entstehenden kleinen Bogen vor die Mauern von Wesel, oberhalb welchem die Lippe sich in denselben entledigt.

Wesel liegt auf dem rechten Ufer des Rheins schräg einer künstlichen Insel gegenüber, die man mittelst eines Durchstichs, im J. 1785, an jenem Bogen erschaffen, und von dem dabei jenseits gelegenen, jetzt zerstörten, Flecken Büderich die Büdericher Insel, so wie den Durchstich selbst, den Büdericher Kanal, genannt hat. Die Schifffahrt geht zur Zeit nicht durch diesen Kanal, sondern durch den alten gebogenen Arm, und zwar nicht ohne einige Unbequemlichkeit für Bergschiffe, weil der Stromstrich in diesem Arme zu Zeiten sehr reissend ist. Durch gehörige Vertiefung des Büdericher Kanals könnte die Schifffahrt durch diesen gehen, oder vorerst wenigstens auf jenem erleichtert werden, und eine solche Vertiefung würde sich ohne Zweifel ergeben, wenn man dazu gelangte, das rechte Ufer der Büdericher Insel zu fixiren, welches bisher so wenig der Fall ist, dafs dasselbe vielmehr in ansehnlichem Abbruche liegt.

Der kleine aus Westphalen herabkommende und in ziemlicher Strecke schiffbare Lippestrom bringt zwei wichtige Handels-Artikel in den Rhein, Holz und Salz, und dient zu gleicher Zeit einen andern wichtigen

Digitized by Google

Artikel, den Wein, aus dem Rheine zurück nach Westphalen zu verführen. Das Holz kommt meistens aus dem Münsterschen, und wird zu Lande bis Daal und Forke gebracht, allda aber in grosse Nachen verladen, und die Lippe herunter geführt. Verschiedene, weiter unterhalb gelegene, Ortschaften, und unter diesen besonders *Dorsten*, geben auch einen Theil Holz ab, welches dann jenen Ladungen beigefügt, oder in besondern Nachen, auch wohl in kleinen Flößchen herunter gebracht wird. Das Salz, welches die Lippe herunter kommt, wird in den verschiedenen Siedereien zu Unna verfertigt, und von da zu Lande bis Forke gebracht, wo es in Schiffe, von 20 bis 30 Lasten Ladungsfähigkeit, verladen wird. Diese Transporte haben begreiflicher Weise zur Zeit des französischen Systems am Rheine nur sehr schwach seyn können. Ueberhaupt bietet die Lippe nicht das Interesse, wie die andern schon angeführten Nebenflüsse, für den Rheinhandel dar, wie aus dem folgenden Verzeichnisse der Ein- und Ausfuhr über Wesel im J. 1808 erhellen wird.

I. Im J. 1808 versendete Wesel über den Rhein die Quantität von 27,469 Ztr.

Hiervon gingen:

a) Nach Holland 15,344 Ztr., worunter sich befanden an Eichenholz 12,372 Ztr., an Korn- und Hülsenfrüchten 1512, an Pottasche 620 Ztr.

b) In die Ruhr 1326 Ztr.

c) In den Niederrhein 10,799 Ztr., worunter enthalten: an Kornfrüchten 2036, an Salz 4189, an Wein 1599 Ztr.

II. In diesem Jahre erhielt Wesel zurück über den Rhein 161,197 Ztr.

Hiervon kamen:

a) Aus Holland 12,121 Ztr., worunter sich befanden: an Colonial-Waaren 902, an Brandwein 664, an Ziegeln 8095 Ztr.

b) Aus dem Niederrhein 37,953 Ztr., worunter vorkamen: an Wein 978, an Kalk 33,449 Ztr., welcher hauptsächlich zum dasigen Festungsbau verbraucht worden.

Digitized by Google

c) Aus der Ruhr 134,253 Ztr., worin begriffen: an Steinkohlen 59,506, an Bausteinen zum Festungsbau 73,458 Ztr.

d) Von Köln 39,538 Ztr., worunter enthalten: an Wein 7175, an Bausteinen 14,097, an Munition 6800 Ztr.

Zu Wesel wurde ehemals ein preussischer Rheinzoll erhoben, der aber von geringem Ertrage war, wie aus dem unten zu gebenden Verzeichnisse der Einnahme aus sämtlichen preussischen Zöllen und Lizenten am Niederrhein erhellen wird. Durch die Octroi-Convention ist das fünfte der sechs, für die rechte Seite angeordneten, Hebungs-Büreaux dahin verlegt worden. Eine stehende Schiffbrücke erleichtert der Stadt ihre Verbindung mit dem jenseitigen Ufer.

Unterhalb Wesel, dem auf dem nämlichen Ufer gelegenen Dorfe Flüren gegenüber, kommt im Rheine eine Insel, die Kartheuser-Graf genannt, vor, deren rechten Arm, welcher der Flürensche Kanal hiefs, man, zum Vortheile der Schifffahrt in dem andern Arme, im J. 1776, durch ein Krippenwerk von 118 Ruthen in der Länge zu schliessen unternommen, ohne in den ersten fünfzehn Jahren, wo, nach einer zuverlässigen Rechnung, dieser Wasserbau bereits die Summe von 93,565 Rthlr. 49 Stbr. 7 Hlr. klevisch gekostet hatte, dahin gekommen zu seyn, eine völlige Auflandung des Kanals zu erhalten.

Unterhalb dieser Insel, aber auf der entgegengesetzten Seite, lief der Rhein hoch in das Land ein, und bildete einen Bogen, worin sich häufig Eisstopfungen erzeugten, und der zudem die Schiffe zu einem unangenehmen Umwege nöthigte. Diesen Uebeln abzuhelfen, wurde im J. 1790 auch hier ein Durchstich bewerkstelligt, der auf einer Länge von 420 Ruthen, eine Breite von drei Ruthen hat, und und von dem dabei gelegenen Dorfe Bislich, der Bislicher Kanal, die dadurch erschaffene Insel aber der Haas- oder Maasmansward heifst. Es gibt Wasserbauverständige, welche sich wundern, dafs man den Büdericher Kanal nicht höher oberhalb Wesel angefangen, und in der Richtung gegen den Bislicher, bei den Schenkeln des Bogens, oder gar gegen den Scheitel dieses Bogens, fortgeführet habe: wodurch

Digitized by Google

alsdann die auf den Flürenschen Kanal, so wie auf das Weselsche und andere Ufer verwendeten grossen Kosten hätten erspart, und beträchtliche Anlandungen und Wehrter zu Holzpflanzungen gewonnen werden können.

Neben den angeführten Dörfern, Flüren und Bislich, kommen von Wesel ab noch verschiedene andere auf beiden Seiten vor, wonach sich auf dem rechten Ufer das Städtchen *Rees* darbietet. Auch hier wurde ehmals ein preufsischer Zoll erhoben, der von Büderich, seinem frühern Sitze, dahin verlegt worden war.

Vor Rees liegt ein sehr breites und hohes Bleswerk, das dem Anfalle des Stromes Widerstand leistet, aber bei weitem die Stadt nicht vor Gefahr sichert, indem die Stromrinne sich nahe beim Ufer befindet. Sein Hafen ist auf etwa 3 Fufs Pegelhöhe zugeschwemmt.

Von Rees ab verfolgt der Rhein seinen weitern Lauf an mehrern Orten vorbei, worunter Grieth, wo das Flüfschen Leye eintritt, und das Emmericher-Eiland, welches durch einen Nebenarm gebildet wird, zu bemerken sind, und gelangt hierauf nach *Emmerich.*

Emmerich ist ein altes, und auch itzt noch ziemlich ansehnliches Städtchen, auf dem rechten Ufer, und besitzt einen, zu jeder Jahrszeit, und bei jedem Wasserstande, bequemen und sichern Hafen, der mehr als 40 grofse oder 60 mittelmässige Schiffe aufnehmen kann.

Auch hier wurde ehmals ein preufsischer Zoll erhoben. Derselbe haftete ursprünglich auf dem mehr unterhalb gelegenen Städtchen *Huissen.* Im J. 1336 gestattete Kaiser Ludwig, denselben nach Grieth zu verlegen. Ob bei seiner Verlegung nach Emmerich man dennoch fortgefahren habe, ihn zu Huissen zu erheben, oder, ob der, bis zur letzten Zeit zu Huissen erhobene Zoll ein anderer, später allda eingeführter, gewesen sey, ist zweifelhaft.

Die Octroi-Convention hatte ursprünglich ein Hebungs-Bureau für Griethhausen angeordnet; durch eine Supplementär-Verfügung wurde statt dieses Platzes, das, zwei Stunden unterhalb Emmerich gelegene, *Lobith* dazu gewählet; da aber hier, aufser andern Unbequemlichkeiten, auch die vorhanden war, dafs der Ort häufigen Ueberschwemmungen, und selbst der Gefahr ausgesetzt war, dermaleinst ein Opfer von diesen zu werden; so wurde jenes Bureau nach Emmerich verlegt.

Digitized by Google

Zu *Lobith* wurde, diesem ungeachtet, früher ein preussischer Zoll und Lizent erhoben; da letzterm aber durch die hiernächst zu beschreibende Anlage, mittelst welcher der Theilungspunkt des Rheins mehr hinunter gelegt wurde, einiges entging, so wurde preussischer Seits die Anordnung getroffen, dafs «vom 1. October 1751 an der Zoll «und Lizent von allen Schiffen, welche auf dem Niederrhein von «Arnheim und der Yssel, und vice versa, führen, und zu Lobith «nicht passirten, zu Huissen erhoben werden sollten.»

Folgendes ist das Verzeichnifs des reinen Ertrags aller preussischen Zölle und Lizente am Niederrhein in einem nicht bezeichneten, aber wahrscheinlich zur ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gehörigen Jahres:

Zoll- und Lizent-Aemter.		Reiner Ertrag in Rthlr. zu 2 3/4 auf den Ducaten.
1. *Ruhrort*	Lizent	23,186 - 06 - 10
2. *Orsoy*	Zoll	38,694 - 09 - 03
3. *Wesel*	Zoll u. Liz.	1,803 - 14 - 07
4. *Rees*	Zoll	33,396 - 17 - 06
5. *Emmerich*	Zoll	33,403 - 13 - 09
6. *Lobith*	Zoll	32,583 - 13 - 01
7. *Lobith*	Lizent	31,208 - 08 - 08
8. *Huissen*	Zoll	1,518 - 21 - 05
9. *Frimeursheim*	Zoll	19,412 - 20 - «

Zwischen Emmerich und Lobith sind noch die Ortschaften, rechts: Ober- und Unter-Spyck, und links: Griethhausen, Brienen und die Trümmer der Schenkenschanz zu bemerken. Letzterer gegenüber, und also gleich oberhalb Lobith, befindet sich die Mündung des, noch sogenannten, *alten Rheins*, des Theiles des Stromes, der sich hier vom Mutterstamme absonderte, und in einem gewaltigen Bogen, doch mit Beibehaltung seines Namens, rechts abflofs, während der andere beträchtlichere Theil, unter dem Namen der *Waal*, in der ursprünglichen Richtung vorerst noch fortströmte.

Die Stromscheidung an dieser Stelle ist merkwürdig, und der Wasserbau, um dieselbe zu reguliren, unstreitig der wichtigste, welcher

Digitized by Google

in irgend einem Lande zu finden, indem die physische Existenz Hollands gröfstentheils davon abhängt. Diese Behauptung gehört dem mehr belobten sachverständigen Herrn *von Wiebeking*, von dem auch noch die folgenden historischen Notizen über diesen wichtigen topographischen Gegenstand des Rheins gröfstentheils entlehnt sind.

Die Mündung des Rheins bei der Schenkenschanz war gegen Ausgang des 17ten Jahrhunderts (um 1696) so sehr versandet, dafs man sich nicht mehr getrauete, dieselbe nebst dem Deiche, der die Scheidung der beiden Flüsse bewirkte, dem sogenannten Boter-Deiche, zu erhalten. Es wurden zwei Durchstiche projectirt, aber keiner ausgeführt; dagegen liefs im J. 1701 der berühmte holländische Ingenieur Coehorn, unten bei dem Dorfe Pannerden, einen Kanal graben, der die Scheidung auf einem kürzern Wege bewirken sollte. Dieser Kanal erhielt 12 Ruthen in der Breite. Im J. 1712 vermehrte man, der Schifffahrt wegen, diese Breite bis auf 30 Ruthen, und gab der Mündung des Kanals eine sehr grosse Ausdehnung. Hierdurch geschah aber, dafs bei hohem Strome eine Wassermenge eintrat, wobei die Deiche am Niederrhein und dessen Fortsetzung, dem *Leck*, nicht bestehen konnten, sondern häufig durchbrachen, und welche Wassermenge noch durch den Umstand vermehrt wurde, dafs die Mündung der Yssel ganz aus der Richtung des Stromes des Niederrheins gekommen war, mithin wenig Wasser aus diesem Flusse aufnahm. Diesem Uebel abzuhelfen, traten im J. 1746 Deputirte der, bei der Sache am meisten interessirten, holländischen Provinzen und der preussischen Regierung zusammen, und schlossen eine Convention, nach welcher die Niederwaal (gleich unterhalb dem Pannerdenschen Kanal) 2/3, und der Niederrhein 1/3 des von dem Oberrhein abgeführten Wassers bekommen sollte; eine vage Bestimmung, weil dabei von der Wassermenge weder des ungetheilten Stromes, noch der abgesonderten Ströme Rechenschaft gegeben, noch auch die Wasserhöhe festgesetzt wurde, bei welcher jenes Verhältnifs Statt finden sollte.

Im J. 1749 wurde dahin gearbeitet, die Mündung des Pannerdenschen Kanals zu schmälern, auch ein Deich, der sogenannte *Sorgen-Deich*, aufgeführt, um den hohen Strom einigermafsen davon abzuhalten; wogegen man die Ueberschwemmungen am Leck längst dem Tief-Deiche hin abzuleiten suchte.

Digitized by Google

Inzwischen war der Boter-Deich durchbrochen; die Oberwaal hatte, nachdem sie das Haus Byland verschlungen, sich in dem aufgeschlickten Terrain von Herwen (wo im 14ten Jahrhundert ihr Bette Statt hatte) eine erneuerte Bahn gebrochen. Es wurde zu wenig zur Korrigirung des Laufs dieses Flufstheiles gethan; daher gingen vorerst der Herwensche Deich und das Dorf Herwen zu Grunde, wonach die hohen Gewässer den Polder zwischen diesem und den Dörfern Arth und Pannerden überströmten; hierbei nahm der Bug der dasigen Serpentine so fürchterlich zu, dafs zu befahren stand, dafs die Waal sich ein Bett von Herwen nach Arth in den alten Rhein bahnen würde. Wäre dieser Durchbruch erfolgt, wie er dann gewifs erfolgt seyn würde (sagt Herr von Wiebeking), so war es um Hollands Existenz geschehen, denn der eingeengte und in seinem Bette erhöhete Leck konnte nicht die gewöhnliche Wassermenge, viel weniger dann die hohe Waal fassen.

Bis dahin waren die Sachen gekommen, als endlich im J. 1771 die interessirten Theile zu einer neuen Berathung zusammen traten, und im J. 1773 das Project eines Durchstichs des Bylands-Waards genehmigten, das dann auch im folgenden Jahre, jedoch mit einer kleinen, der Sache nicht allzugünstigen, Aenderung, meistens ausgeführt wurde.

Die grosse und wichtige Absicht dieses Durchstichs-Projects wurde vollkommen erreicht. Diese Absicht war: die Herwensche Krümme, von wo aus die Waal nach Arth in den alten Rhein durchzubrechen drohete, die Eisstopfungen und Inondationen erzeugte, die den Lauf des Stromes verträgte, die ein grosses Terrain verschlang, die, indem sie den niedrigen Strom vor der Mündung des Pannerdenschen Kanals vorüber leitete, den Niederrhein versandete; die endlich bei hohem Strome zu viel Wasser in diese Mündung führte, abzuschneiden.

Der Urheber des Projects, der verdiente General-Wasserbau-Inspector Herr Brünings, blieb aber nicht bei dieser wichtigen Verbesserung stehen; er rectificirte auch die fehlerhafte Mündung des Pannerdenschen Kanals. Zu dem Ende wurde (im J. 1781) ein Haupt-Damm, 176 Ruthen lang, zu 8 Fufs Pegelhöhe aufgeführt, der das Separationswerk der beiden Flüsse, Waal und Rhein, bilden sollte; der Strom zwischen ihm und dem rechtseitigen Ufer wurde die neue Mündung des Pannerdenschen Kanals genannt, an beiden Seiten dieses

Digitized by Google

Hauptdammes wurden Krippen angelegt, um die Sandbank, welche sich gegen 1779 in der Mündung des Kanals angesetzt hatte, zu erhöhen, und dadurch die Wirkung hervorzubringen, dafs der eingeengte Strom mit vergrösserter Geschwindigkeit auf das Bette der neuen Mündung hinarbeitete; auch war diese bis zum März 1782 dergestalt vertieft, dafs sie das Fahrwasser abgeben konnte, worauf das alte Fahrwasser vor dem Nicolas-Waard zugedämmt wurde. Um dieselbe nun aber noch mehr einzuschränken und zu vertiefen, wurde die sogenannte Lange Krippe, mit 50 Ruthen Länge, angefangen, und im folgenden Jahre um 142 Ruthen verlängert. Um die Ueberströmung des hohen Wassers bis zu 19 Fufs Pegel in den Pannerdenschen Kanal hinein zu verhindern, erhöhete man im J. 1784 den Haupt-Damm auf 19 Fufs Arnheimer Pegel, und mit dieser Höhe wurde endlich ein Leitdamm bis zum Banndeiche an der Sternschanze aufgeführt.

Der zwischen der versandeten Rheinmündung bei Lobith und der Mündung des Pannerdenschen Kanals befindliche Theil des Stromes heifst die *Ober-Waal*. Dies kommt daher, weil, vor der Zeit der neuen Stromscheidung an letztem Punkte, der Arm des Rheins, der den Namen der Waal erhielt, bei erstem schon anfing. Wir verlassen denselben hier, um uns vorerst mit dem andern Arme, welcher rechts abfliefst, und einstweilen seinen Namen noch beibehält, von den Holländern aber Niederrhein genannt wird, zu beschäftigen.

An diesem Arme, und zwar auf dessen linkem Ufer, kommt zuerst zu bemerken das Städtchen Huissen, wovon schon oben angeführt worden, dafs daselbst ehemals ein preussischer Rheinzoll, und, nach der Anlegung des Pannerdenschen Kanals, auch ein Lizent von denjenigen holländischen Schiffen erhoben worden, die durch diese neue Stromscheidung nunmehr bei Lobith nicht mehr vorbei kamen.

Ohngefähr diesem Städtchen gegenüber tritt ein Theil des Niederrheins in den Kanal, den der römische Heerführer *Drusus* graben lassen, um jenen Flufs mit der Yssel zu vereinigen, mithin für seine Armeen die Wasserfahrt aus demselben bis in den damaligen Flevus, die nun-

Digitized by Google

mehrige Südersee, worein die Yssel sich ergiefst, zu verlängern. Dieser, noch itzt die Drusus-Vaart, gewöhnlicher aber die Neue Yssel genannte, Kanal, erstreckt sich seitwärts hinab bis *Doesburg*, wo er die alte, oder eigentliche Yssel aufnimmt. Letzte entspringt an der Grenze des Herzogthums Kleve gegen Westphalen zu, vereinigt sich bei Ulft mit einem andern, im Hochstifte Münster entspringenden kleinen Flüfschen, der Aa, und wird hiernach für geringe Fahrzeuge schiffbar, wodurch vorzüglich Eisen von den Hammerwerken zu Ulft und Keppel nach Doesburg heruntergebracht wird. Aufser Doesburg kommen noch die Städte *Zütphen*, *Deventer*, *Zwoll*, und *Campen* auf der Yssel vorzüglich zu bemerken.

Doesburg liegt auf dem rechten Ufer der Yssel, 5 Stunden von dem Punkte am Rheine ab, wo der Kanal, oder die Drusus-Vaart beginnt. Es hat einen Hafen, der 40 bis 50 Fahrzeuge aufnehmen, aber solche nicht hinlänglich gegen Gefahr von Eisgängen und Ueberschwemmungen schützen kann. Sein Handel bedeutet nicht viel. Das, angeführtermafsen von den Hammerwerken zu Ulft und Keppel dahin kommende Eisen wird in gröfsern Schiffen von da weiter, theils die Yssel, theils den Rhein hinunter, nach Amsterdam und Rotterdam verschafft; auch führt es einiges Tannenholz, Holzkohlen und Getreide aus.

Zütphen liegt auf dem nämlichen Ufer, 4 Stunden weiter herab. Es hat einen bequemen und sichern Hafen für 30 bis 40 Fahrzeuge, in welchen, nachdem sie die Stadt durchströmt und einen Theil ihres Wassers in den Festungsgräben gelassen, mit dem andern aber verschiedene Mehl-, Lohe- und andere Mühlen daselbst getrieben hat, die Berkel oder Birkel sich ergiefst. Dieses Flüfschen ist für Zütphen und überhaupt für die Schifffahrt der Yssel von grofsem Werthe. Es entspringt ebenfalls im Hochstifte Münster, und erhält, von Verden aus eine Schiffbarkeit für Fahrzeuge von 100 bis 130 Ztr. Ladungsfähigkeit. Es kommt auf demselben hauptsächlich Brenn-, Bau- und Fafsdaubenholz, auch geräuchertes Schweinefleisch und dgl. herab: welches dann weiter, und zum Theile nach Amsterdam und Rotterdam verführt wird. Aus seinen eigenen Fabriken verführt Zütphen ansehnliche Quantitäten von Seife, Leim, Leder, Bitter-Essenz, Holzschuhen und dgl. Es wurde sonst ein Zoll daselbst gehoben, der 10

Digitized by Google

bis 12 Stbr. auf die Last (zu 4000 Pf.) betrug, und 5 bis 6000 Guld. jährlich auswerfen konnte. Nach der Vereinigung Hollands mit Frankreich legte das Decret des vorigen Kaisers vom 21. October 1811 ein Octroi-Bureau dahin.

Deventer, ebenfalls auf dem rechten Ufer, und zwar 3 1/2 Stunde unterhalb Zütphen, gelegen, hat einen Hafen, der über 80 Schiffe fafst und sichert. Sein Handel ist ungemein lebhaft. Derselbe wird hauptsächlich mit Amsterdam, Rotterdam und andern Städten von Nord-Holland getrieben; auch geht der gröfste Theil des zwischen Holland und Westphalen, und andern nördlichen Provinzen von Teutschland Statt habenden Verkehrs durch die Hände von Deventener Kaufleuten. Eine Landstrafse von *Hamburg* nach Amsterdam durchschneidet die Stadt; auch ergiefst sich bei derselben das Flüfschen Schipbek in die Yssel, und bringt in kleinen Fahrzeugen mancherlei Produkte aus Westphalen dahin. Ein Zoll, der ehmals allda gehoben wurde, hörte mit dem Jahre 1796 schon auf.

Zwoll liegt, 5 Stunden unterhalb Deventer, auch noch auf dem rechten Ufer, aber eine halbe Stunde davon entfernt. Um seine Verbindung mit der Yssel zu erleichtern, wurde unter dem Könige ein Kanal von der Stadt gerade gegen diese hin gegraben; es fehlt demselben aber noch eine Schleuse, deren Bau, wie man sagt, unterblieben ist, weil man die, auf 100,000 Gulden angeschlagene Kosten der Erbauung augenblicklich nicht aufzubringen gewust. Sonst hat Zwoll eine Verbindung mit der Yssel durch die Aa, von welcher es bespült wird, und die allda den Namen des *Zwarten-Waaters* führt: denn dieses Wasser hängt sowohl mit jenem Flufse, als mit der Vecht durch Kanäle zusammen, wie wir gleich unten bei Campen sehen werden; und auf diesem Wege treibet Zwoll einen sehr ansehnlichen Handel über die Südersee mit Amsterdam.

Campen liegt 13 Stunden unterhalb Zwoll, auf dem linken Ufer, an einer Stelle, wo die Yssel am breitesten ist. Diese theilt sich mehr unten, in zwei Hauptarme, die das Camper Eiland umgeben, welches eine Insel ist, die 60 ansehnliche Höfe enthält. Nur der rechte dieser Arme ist schiffbar. Er geht, im Fortströmen, in zwei andere Arme aus, wovon nur der linke, das *Ganze Diep*, für die Schifffahrt tauget. Aber auch dieser zerrinnt, eine halbe Stunde unterhalb Campen,

Digitized by Google

noch in zwei Arme, wovon der rechte, das *Norder Diep* genannt, nach einem unter dem Könige entworfenen Plane, zum Gebrauche der Schifffahrt, in Stand hätte gesetzt werden sollen, weil der linke, der nunmehr zur Schifffahrt dient, häufig Wassermangel hat, und daher, aufser in besonders günstigen Fällen, für die grosse Schifffahrt unbrauchbar ist. Derselbe theilt sich schliefslich noch in drei Arme, die eine Stunde unterhalb Campen, in die Südersee ausströmen, und wovon der rechte, welcher ehemals ausschliefslich für die Schifffahrt gedient, aus Mangel an Unterhaltungsarbeiten, sich versandet hat. In diesen Wässern kommt der Schifffahrt zu Statten, dafs dieselben keine Aenderungen durch die Jahrszeiten leiden, sondern steigen und fallen nach dem Winde, der die Ebbe und Fluth der Südersee vermehrt oder vermindert: woher, wenn ein Schiff auf den Sand gerathen ist, dieses nur abzuwarten braucht, bis der Wind sich ändert.

Der Stadt Campen gegenüber befindet sich der Mastenbrocker Kanal, welcher die Yssel mit der Vechte und dem Zwarten Waater in Verbindung setzt. Die Vechte entspringt im Hochstifte Münster, und ist für kleine Fahrzeuge schon frühe schiffbar, für gröfsere ist sie es in einer Strecke von wenigstens 15 Stunden von ihrer Mündung herauf zu rechnen. Zwischen Dalfen und Ommen fällt ein geringeres, aber für kleine Fahrzeuge auch schiffbares, Flüfschen, die *Regge*, in dieselbe. Auf diesen beiden Flüfschen werden grofse Quantitäten Landesprodukte herunter gebracht, und meistens nach Amsterdam, doch auch nach Friesland und den Gegenden der westlichen Ems verführt: die Schifffahrt der so vereinigten Flüsse in die Südersee geht aber hauptsächlich über *Swartsluys*.

In der, oben bei Lobith angeführten Convention der betheiligten Regierungen über das Verhältnifs der, der Waal und dem Nieder-Rhein zuzutheilenden Wassermenge ist auch der Antheil, den die Yssel von letztem erhalten sollte, und zwar auf 1/3 seines ganzen Betrags, bestimmt worden. Nach genauen, in den Jahren 1789 und 90 angestellten, Untersuchungen ergab sich aber, dafs das Verhältnifs der beiden Stromarme von diesem Verglichenen sehr merklich abwich; indem es, bei geringem Wasser von 3 bis 4 Fufs am Arnheimer Pegel, wie 1 zu 4,83, und bei mittlerm Wasser von 11 Fufs am nämlichen Pegel, wie 1 zu 3,04, gefunden wurde.

Digitized by Google

In den obern Strecken der Yssel tritt häufig im Jahre Mangel an Wasser ein. Dieses und die vielen seichten Stellen im Strome gestatten keine Befahrung desselben in grofsen Schiffen. Selbst in den untern Strecken gibt es wenig Schiffe über eine Ladungsfähigkeit von 15, 18 bis 2000 Ztr. Ein Theil von diesen befahren gleichwohl die Südersee.

Das nachstehende Verzeichnifs kann einen Begriff von der Lebhaftigkeit der Schifffahrt auf der Yssel, so wie von den Gegenständen, geben, mit deren Verführung sowohl auf- als abwärts diese sich hauptsächlich beschäftigt. Man wird daraus entnehmen, dafs letztere mehr die Agrikultur und Landes-Industrie, als den grofsen Handel, betreffen.

Im J. 1812 wurden an Zütphen und Campen vorbeigeführt:

A. An Zütphen . . *a)* in der Thalfahrt . . . 337,661 Ztr.
b) in der Bergfahrt . . . 146,815 «

B. An Campen . . *a)* in der Thalfahrt . . . 998,947 «
b) in der Bergfahrt . . . 790,879 «

Gegenstände der Thalfahrt waren meistens: Stärke, Seife, Lichter, Talg, Honig, Getreide, Wolle, Tücher, Leinwand, Papier, Werg von Hanf, Kleesamen, Korbwaaren, Fafsdauben und Fässer, Holz, Lohrinden, Gufseisen, Blei, Dünger etc. Gegenstände der Bergfahrt waren hauptsächlich: Gerste, Haber, Heu, Grütze, Hirsen, Bohnen, Hopfen, Cichorie, Butter, Käse, Turf, Oel, Pottasche, Salz, Brandwein, Leder, wollene Stoffe, Nägel, verarbeitetes Eisen und einige Kaufmannswaaren.

Durch das oben angezogene Decret des ehemaligen Kaisers von Frankreich war ein Schifffahrts-Octroi-Büreau auch für Campen angeordnet worden, ohne demselben *einen Tarif für die Gebührenerhebung* zu geben. Dieser und andere unbegreifliche Mifsgriffe dieses Decrets werden, nebst der Geschichte ihrer Entstehung, mehr unten angegeben werden.

Wir kehren vor der Hand zu dem Rheine zurück, den wir bei der Mündung der neuen Yssel oder Drusus-Vaart verlassen hatten.

Eine Stunde unterhalb dieser Mündung, und auf dem nämlichen Ufer, liegt die Stadt *Arnheim*. Diese Stadt hat einen guten Hafen, und treibt einen ansehnlichen Handel, besonders mit Spedition: zu welchem Ende sie eine regelmäfsige Rangfahrt mittelst acht Schiffen von 2500 bis 8000 Ztrn. Ladungsfähigkeit nach Amsterdam, Rotter-

Digitized by Google

dam und dem Haag, und mittelst zweier Schiffen nach Duisburg an der Ruhr unterhält. Ehemals wurden drei Zölle daselbst erhoben, wovon der erste, auch der Grosse Zoll genannt, und von 80 bis 89,000 Gldn. jährlichen Ertrags, der Provinz Geldern, der andere, von etwa 40 bis 45,000 Gldn. Ertrags, dem fürstlichen Hause von Salm-Anholt, und der dritte, auch der St. Marien-Zoll genannt, und von etwa 11 bis 12,000 Gldn. Ertrags, dem Kapitel zu Utrecht gehörten. Das kaiserlich-französische Decret legte ein Octroi-Büreau dahin. Im Jahr 1812 wurden an diesem Büreau vorbeigeführt: *a)* in der Thalfahrt 923,861 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 103,046 Ztr. Ein Kanal, der im J. 1608 gegraben wurde, verband Arnheim mit Nimwegen durch eine Wasserstrasse, die aber wenig mehr gebraucht wird, weil sie durch Mangel an Unterhaltung untief geworden ist.

Nach drei Stunden Laufs, von Arnheim ab, gelangt der Rhein nach *Wageningen*, welches auf dem nämlichen Ufer, aber eine Viertelstunde landeinwärts gelegen ist. Auch diese Stadt unterhält eine regelmässige Rangfahrt nach Amsterdam, Rotterdam und Duisburg, wovon die erste mit sechs Schiffen von der nämlichen Ladungsfähigkeit wie die zu Arnheim, die andere aber mit zwei Schiffen betrieben wird. Die Aus- und Einladungen geschehen zu *Lekfähr*, einem, eine halbe Stunde von Wageningen am Wasser gelegenen, Orte, der wenig Bequemlichkeiten für jene Verrichtungen, auch keine Sicherheit für die Waarenlager darbietet. — Ehemals wurde, für Rechnung eines gräflichen Hauses in Holland, 21 Tage im Jahre, doch nur von fremden Schiffern, ein Zoll allda erhoben, der 3 bis 400 Gldn. eintragen konnte.

In einer Entfernung von 2 Stunden von Wageningen ab, und wieder auf dem rechten Ufer, stellt sich die Stadt *Rhenen* dar, welche sich durch nichts, am wenigsten durch ihren Landungsplatz, für die Rheinschifffahrt bemerkenswerth macht: wogegen für die Landescultur ihr vortrefflicher Tabacsbau eine besondere Betrachtung verdient.

Von Rhenen aus gelangt man in Fortsetzung der Fahrt auf dem Rheine in drei Stunden Zeit nach dem kleinen, auch noch auf dem rechten Ufer gelegenen, Städtchen *Wyk-te-Dürstede*, bei welchem, gleich unterhalb, mittelst einer Schleuse, ein geringer Theil des Stromes sich absondert, und seine Richtung rechts gegen Utrecht hin nimmt, während der andere, beträchtlichere, Theil seinen Lauf weiter abwärts

Digitized by Google

verfolgt. Jener macht den Rest des *grossen Rheines* aus, dem man seinen Namen, mit dem schimpflichen Beiworte des *Krummen*, gelassen hat: wogegen dieser von nun an, unter dem Namen des Lecks, fortströmt. Der krumme Rhein gibt bei Utrecht noch einiges Wasser an die Vecht ab, führt aber den gröfsten Theil desselben, an den Mauern jener Stadt vorbei, und folgends mit einer Wendung nach Nordwest über Woerden, unter dem Namen des alten Rheins, nach Leiden, wo man kaum noch einige Bewegung an demselben bemerkt, oder wo der *Strom* im eigentlichen Verstande nun schon aufhört; denn die Mündung, wodurch er von hier aus sich ehemals über die Dörfer Katwyk-op-Rhyn und Katwyk-op-Zee in die Nordsee ergofs, ist verstopft und durch Kanäle ersetzt, deren einer einen Theil des Wassers in das Leidensche Meer führt, ein anderer den Rest, doch noch unter dem Namen des Rheines, in einen Graben unweit *Noortwyk* zwischen jenen beiden Dörfern bringt, worin er verschwindet: während die Ausfahrt zur See mittelst eines andern Kanals bei *Katwyk-op-See* verschafft wird. Von Wyk bis Utrecht wird der krumme Rhein nur mit offenen Fahrzeugen von 200 Ztr. Ladungsfähigkeit befahren, welche Landes-Producte, als: Getreide, Gemüse etc. hinunter, und dagegen einige Kaufmannswaaren zum Verbrauche der Nachbarschaft wieder herauf bringen.

Zu *Wyk* wurde ehemals für Rechnung der Provinz Utrecht ein Zoll erhoben, dessen jährlicher Ertrag 11 bis 12,000 Gldn. ausmachen konnte. Das kaiserlich-französische Decret vom 21. October 1811 legte ein Octroi-Büreau dahin. An diesem wurden im J. 1812 vorbeigeführt: *a)* in der Thalfahrt 970,798 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 256,215 Ztr.

Der unter dem Namen des Lecks fortströmende, beträchtlichere Theil des Rheines gelangt, nach einem Laufe von zwei Stunden von Wyk aus, nun zuerst nach *Kuilenburg*. Diese Stadt liegt auf dem linken Ufer des Lecks, doch nicht dicht am Wasser, und hat einen unsichern Hafen, der aber durch Erhöhung des bei seiner Mündung befindlichen Deiches um einige Schuhe leicht verbessert werden könnte. Ihr Handel ist ganz ansehnlich, und sie unterhält zu dessen Behufe durch vier Schiffe, deren wöchentlich eins abgehet, und ein anderes eintrifft, eine regelmässige Fahrt nach Amsterdam und Rotterdam. Gegenüber

Digitized by Google

befindet sich mitten im Strome eine Insel, und eine kleine Stunde unterhalb, bei Het-Spoel, eine Sandbank in demselben.

Der zweite bemerkenswerthe Platz am Leck, nach Wyk, ist *Vyanen*, auf dem nämlichen Ufer wie Kuilenburg, und zwei Stunden unterhalb diesem gelegen. Es unterhält eine Beurtfahrt mit Amsterdam, Rotterdam und Dordt, die aber nicht von grossem Belange ist, da sie nur durch zwei Schiffe betrieben wird.

Vyanen gegenüber, bei dem Dorfe Vreeswyk, leidet der Strom eine abermalige Abzapfung, wodurch der Kanal gebildet wird, der den gewöhnlichen Weg für alle Rheinschiffe, deren Bestimmung nach Utrecht und Amsterdam geht, darstellt. Dieser Kanal, die *Vaart* oder der *Vaartsche Rhyn* genannt, enthält an zwei Stunden in der Länge, etwa 75 Fuſs in der Breite, und 7 Fuſs in der Tiefe. Er führt durch drei Schleusen, deren jede 22 Fuſs in der Breite enthält, von Vreeswyk nach Utrecht. Hier bildet er mit dem, oben angeführtermafsen dem krummen Rheine entzogenen, Wasser einen neuen Strom, die *Vecht*, welche sich gegen Nieuwersluys hinbewegt, wo sie links ab durch einen Kanal mit der *krummen Amstel* in Verbindung tritt, ihr Hauptwasser aber gegen Wesep oder Weesp hin fortwälzt, und nachdem sie auch hier links ab durch einen Kanal, die *Gaspe* genannt, in Zusammenhang mit der Amstel gebracht worden, schliefslich über *Muyden* sich in die Südersee ergiefst.

Die Schifffahrt über diese Wässer geschieht folgendermafsen, nämlich der Vaartsche Rhyn, von Vreeswyk nach Utrecht, so wie die Vechte, von letztem Orte bis in die Südersee, Sie ist für Schiffe aller Art fahrbar.

Da die Kanäle bei Nieuwersluys und Weesp aber nur Schiffe, der erste von 800, und der andere von höchstens 2200 Ztr. Ladungsfähigkeit aufnehmen, so sondert sich an diesen Punkten die grosse von der kleinen Schifffahrt ab. Des Weges von Nieuwersluys aus über die krumme Amstel nach Amsterdam, und zurück, bedienen sich hauptsächlich die Kaufleute von Utrecht, indem sie die Gegenstände ihrer Versendungen nach Köln, wohin sie durch neun Schiffe von 3000 bis 8000 Ztr. Ladungsfähigkeit, eine regelmässige Rangfahrt betreiben, auf kleinern Schiffen, von 1400 Ztr. Ladungsfähigkeit, von Amsterdam herauf kommen lassen, und umgekehrt ihre Retour-Waaren

Digitized by Google

von Köln auf eben diesen Schiffen nach Amsterdam hinunter versenden. Die 34 grossen Rheinschiffe, welche die gewöhnliche Fahrt zwischen Köln und Amsterdam betreiben, gehen an dem Kanal von Nieuwersluys vorbei, und behielten ehemals die Vecht bis *Muyden*, wo sie mittelst einer grossen Schleuse, welche 21 bis 22 Fuſs in der Breite hatte, in die Südersee liefen, und über diese Amsterdam erreichten. Die Schleuse zu Muyden war aber lange Zeit im Unstande, wodurch jene grosse Schiffe genöthigt wurden, zu Weesp Stapel zu machen, um ihre Ladungen für Amsterdam in kleinere Schiffe abzugeben, und ihre Rückladungen von da auf die nämliche Art zu erhalten. Die Schleuse zu Weesp läſst nämlich nur Schiffe unter 15 Fuſs Breite, da sie selbst nur eine Breite von 15 Fuſs hat, durch, und die Gaspe, worein sie den Eingang gewährt, trägt, wie angeführt worden, nur Schiffe von 2200 Ztr. Ladungsfähigkeit. Uebrigens ist der Weg durch diese Schleuse, und mittelst der Gaspe über die Amstel nach Amsterdam, für Schiffe, die dazu geeignet sind, der sicherste, auch in jeder Jahrszeit practicabel: wogegen bei dem über Muyden die widrigen Winde der Südersee oft Aufenthalt verursachen, und zuweilen Gefahr bringen.

Die Schleusen zu Vreeswyk waren in der letzten Zeit, zum Vortheile der Stadt Utrecht, für 2520 Fr. verpachtet, wobei die Besoldungen und Löhne der Angestellten zu Last des Pächters, die Reparations-Kosten aber zu Last der Stadt standen. Man konnte rechnen, dafs täglich an 20 Schiffe, grosse und kleine durcheinander, durch diese Schleusen passirten. Ausser dem Schleusengelde wurde ehemals auch ein Zoll, nach dem Tarif jenes von Wyk, zu Vreeswyk gehoben, der jährlich an 11 bis 12,000 Gldn. einbringen konnte. Ein ähnlicher Zoll, nach dem nämlichen Tarif und etwa von dem nämlichen Ertrage, war zu Utrecht.

Von Vreeswyk und Vianen kaum abgeflossen, gibt der Leck rechts noch einiges Wasser ab, und bildet dadurch den Ursprung der untern oder holländischen Yssel, welche bei Jutphaas, einem Dorfe am Vaartschen Rhyn, aus diesem mittelst einer Schleuse, der Durchschlag ge-

Digitized by Google

nannt, noch einigen Zufluſs erhält, dann über Yssels'tein, Montfort und Oudewater nach Gouda strömt, hier bedeutend wird, und darauf an Moordrecht, Oudekerk und Capell vorbei, nach Ysselveer gelangt, zwischen welchen und Ysselmond, zwei Stunden oberhalb Rotterdam, sie sich in die Maas ergieſst. Wir kommen dahin zurück, wann wir den Leck nun vollends bis zu seinem Ausflusse verfolgt, dann über den andern Hauptarm des Rheins, die Waal, das Nöthige werden angeführt haben.

An ersterm kommt nun zunächst das Städtchen *Schoonhoven*, welches vier Stunden unterhalb Vreeswyk und Vyanen auf dem rechten Ufer sich darstellt, doch nur deswegen, zu bemerken vor, weil, durch das mehr angezogene kaiserlich-französische Decret auch dahin, wie nach Campen auf der obern Yssel, ein Octroi-Büreau, *ohne Tarif*, gelegt worden. An diesem Büreau sind inzwischen im J. 1812 vorbeigeführt worden: *a)* in der Thalfahrt 126,847 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 116,589 Ztr.

Gleich bei Schoonhoven, dem Städtchen Nieuwport gegenüber, nimmt der Leck noch ein kleines, jedoch für Schiffe von 1600 Ztr. fahrbares, Wasser, die *Vliest*, auf, wodurch er mit der Yssel verbunden wird, und gelangt alsdann, nach drei Stunden Laufs, zu dem, auch auf dem rechten Ufer gelegenen, Dorfe Crimpen, unweit welchem er sich in die Maas oder Merwe ergieſst.

Um von dieser Stromstrecke des Lecks und dessen Befahrung überhaupt hier noch einiges anzuführen, so will man bemerkt haben, dafs sich in der letzten Zeit das Bett desselben ansehnlich erhöht, und besonders zwischen Vreeswyk und Schoonhoven die Untiefen sich sichtbarlich vermehrt haben. Die gewöhnliche Wasserhöhe an diesen Stellen beträgt nur 3 bis 4 Fufs. Da nun die grossen Rheinschiffe, wenn sie geladen sind, 5 bis 6 Fufs unter Wasser gehen, so geschah es früher, dafs diese Schiffe, statt sich des kürzesten und natürlichsten Weges, über den Leck und die Maas nach Rotterdam, zu bedienen, Umwege suchen mufsten. Hiergegen bewirkte in der letzten Zeit die fehlerhafte Octroi-Organisation in Holland, dadurch, dafs sie die Büreaux nicht überall an den gehörigen Stellen anlegte, noch die Tarife zweckmässig regulirte, den entgegengesetzten Fall, dafs nämlich der Leck sogar zu den Transporten aus dem Oberrheine nach Amsterdam

Digitized by Google

gebraucht wurde. Es wird unten bei der obern Yssel hauptsächlich Rede davon seyn.

Die Waal fliefst von dem Scheidungspunkte des Rheins bei Pannerden links ab, und berührt in ihrem Laufe von diesem Punkte zuerst *Nimwegen*, strömt weiter über Thiel, vereinigt sich bei der Schanze St. Andries mit der Maas, trennt sich aber bald wieder davon, und lauft in ihrem eigenen Bette fort bis Löwenstein, oberhalb Workum, wo eine neue Vereinigung erfolgt, nach welcher beide Flüsse den gemeinschaftlichen Namen der *Merwe* annehmen: welche letztere sich aber bei Dordt wieder in zwei Arme vertheilt, wovon der rechte, welcher Rotterdam vorbeifliefst, bald die Maas, bald die Merwe, der linke aber beständig die alte Maas genannt wird; beide vereinigen sich nochmals gegen Vlardingen über, und ergiessen sich endlich, unter dem Namen der Maas, in die Nordsee. Wir folgen ihr in diesem Laufe, mit Bemerkung desjenigen, was wir bei jedem der angeführten und anderer Orten für unsre Absicht Brauchbares finden.

Nimwegen, auf dem linken Ufer der Waal gelegen, hat einen, zwar nicht geräumigen, aber guten, Hafen, auch eine Eisbreche. Sein Handel bedeutet nicht gar viel. Ehemals wurden zwei Zölle, der eine für Rechnung der Stadt, und der andere für Rechnung der Provinz Geldern daselbst erhoben. Dieser, auch der Grosse Zoll genannt, mogte 24 bis 30,000 Gldn. einbringen, wogegen jener nur auf 12 bis 14,000 Gldn. angeschlagen werden konnte. Durch das kaiserlich-französische Decret vom 21. October 1811 erhielt Nimwegen ein Octroi-Büreau, an welchem im J. 1812 vorbeigeführt worden: *a)* in der Thalfahrt 950,606 Ztr; *b)* in der Bergfahrt 97,130 Ztr. Dafs von Nimwegen aus bis Arnheim ein Kanal führe, der aber in den letzten Zeiten seine Fahrbarkeit meistens verloren habe, ist oben bei Arnheim bemerkt worden.

Sieben Stunden unterhalb Nimwegen, auf dem rechten Ufer, stellt sich *Thiel* dar. Diese Stadt hat ziemlichen Handel, aber keinen recht sichern Hafen, der zudem oft Mangel an Wasser leidet. Es wurden daselbst ehemals drei Zölle, der eine wieder für Rechnung der Provinz

Digitized by Google

Geldern, der zweite für Rechnung des Capitels von Utrecht, und der dritte für Rechnung der Stadt, erhoben, an welche er, wie bereits oben bei Ruhrort bemerkt worden, von den ehemaligen Grafen von Meurs verpfändet worden seyn soll. Der Ertrag derselben war: des erstern oder grossen Zolles, 10 bis 11,000 Gldn., des andern oder St. Marien-Zolles, 6 bis 7000, und des dritten oder Meursischen Zolles, 8 bis 9000 Gldn.

Zwei starke Stunden unterhalb Thiel setzt ein natürlicher Kanal von etwa sieben Minuten Länge die Waal mit der Maas, jedoch dergestalt nur in Verbindung, dafs beide Flüsse von da an weiter, jeder in seinem eigenen Bette fortströmen. Die die Maas mit Ladungen für Holland herabkommenden Schiffe, besonders die grössern, treten meistens durch jenen Kanal in die Waal, weil diese mehr Wasser, auch bei weitem nicht solche Krümmen hat, als der Theil von jener zwischen da und der folgenden Vereinigung beider Flüsse unten bei Löwenstein. Der nämliche Weg wird in der Herauffahrt aus Holland genommen. Zwischen dem linken Ufer der Waal und dem rechten Ufer der Maas, oben bei dem Verbindungs-Kanal, liegt eine alte Schanze, *St. Andries* genannt. Hier wurde ehemals ein Zoll erhoben, der zu dem Büreau von Bommel gehörte, und womit es folgende Beschaffenheit hatte. Die alten Herzoge von Geldern hatten ihren Unterthanen die Zollfreiheit in ihren Staaten verliehen, und da von den Holländern diese Freiheit bestätigt worden, so genossen die Schiffer der Plätze, welche ehemals zu Geldern gehört hatten, und worunter unter andern *Venlo* war, solche bis zur letztern Zeit sowohl auf der Waal, als auf der Maas. Um nun aber den Schiffern der andern, nicht befreiten, Plätzen an der Ober-Maas, die, um den Zoll zu Bommel zu verfahren, die Unter-Maas von St. Andries an einbehalten konnten, ihre Absicht zu vereiteln, wurde jener Zoll an diesem Orte von solchen nachgeholt.

Die Transporte die Maas herab bestehen meistens aus Eisenwaaren, Nägeln, Früchten, Kleesamen, Steinkohlen, und andern Landes-Producten, welche zu Lüttich, Venlo u. s. w. eingenommen, und theils nach Herzogenbusch, welches durch einen Kanal mit der Waal in Verbindung steht, theils bis Dordt und Rotterdam gebracht werden;

Digitized by Google

die Retour Schiffe aber führen hauptsächlich Salz, Colonial-Waaren und See-Producte zurück.

Der Schanze St. Andries gegenüber, unterhalb an dem Kanal, liegt der kleine Ort *Rossum*, der aus der Ursache hier nicht übergangen werden darf, weil er durch das kaiserlich-französische Decret ein Octroi-Büreau erhalten hatte, das unter die wichtigern von Holland gerechnet werden konnte, indem im J. 1812 an demselben vorbei verschifft wurden: *a)* in der Thalfahrt 2,439,827 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 284,042 Ztr.

Zwei kleine Stunden unterhalb Rossum, und zwar auf dem linken Ufer der Waal, kommt die Stadt *Bommel* vor. Dieselbe hat einen gut gelegenen, aber wasserarmen Hafen, dessen Ausgrabung und Erweiterung, unmittelbar vor der Abtretung an Frankreich, für 35,000 Gldn. in Entreprise gegeben war, aber, wahrscheinlich dieser Abtretung wegen, nicht bewerkstelligt worden. Der hier ehemals für Rechnung der Provinz Geldern erhobene Zoll mögte jährlich an 16 bis 17,000 Gldn. eintragen.

Von Bommel ab strömt die Waal noch zwei Stunden fort, und fliefst dann, unmittelbar unter der Schanze *Löwenstein*, mit der Maas zusammen, wodurch der Strich Landes, welcher von St. Andries an bis hieher sich zwischen beiden Flüssen befindet, zur Insel gemacht, und daher auch der Bommeler Waard genannt wird.

Gegen Löwenstein über, an der linken Seite der Einmündung der Maas, liegt die Stadt *Workum*, und eine halbe Stunde mehr abwärts, doch auf dem andern Ufer des nun unter dem Namen der Merwe fortströmenden verbundenen Flusses, die Stadt *Gorkum* oder *Gorinchem*. Die Fahrt zwischen beiden Plätzen ist, wegen einer, im Flusse befindlichen, Sandbank zuweilen nicht ohne Gefahr. Zu Gorkum wurde ehemals ein holländischer Zoll, von etwa 6 bis 7000 Gldn. jährlichen Ertrags, gehoben, der aber schon mit dem J. 1796 aufhörte. Das kaiserlich-französische Decret legte ein Octroi-Büreau dahin, bei welchem im J. 1812 vorbeigingen: *a)* in der Thalfahrt 3,305,904 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 489,367 Ztr. Der Vortheil der Lage dieser Stadt, gleich unterhalb den vereinigten beiden Flüssen, wird durch die *Linge*, ein kleines Flüfschen, welches dieselbe durchschneidet, und sich darauf in die Merwe ergiefst, noch erhöhet. Dieses Flüfschen

Digitized by Google

ergiefst sich nämlich über den Landstrich zwischen der Waal und dem Leck, ist aber nur für kleine Fahrzeuge brauchbar.

Vier Stunden unterhalb Gorkum, an dem linken Ufer der Merwe, oder eigentlicher, auf einer Insel an diesem Strome, welche ein geringes Ueberbleibsel von dem grossen süd-holländischen *Werder* darstellt, der im J. 1421 in einer schreckvollen Wasserfluth untergegangen ist, prangt die Stadt *Dordt* oder *Dordrecht*. Kaum kann für Schifffahrt und Handlung eine Stadt eine vortheilhaftere Lage haben. Der Rhein, die Maas, zwei Arme der Schelde-Mündungen, zwei Ausfahrts-Kanäle zur See, sind gleichsam so viel Strahlen, die von diesem Mittelpunkte ausgehen. Auf dem Rheine schickte, vor der Kriegszeit, Dordt in regelmässiger Rangfahrt seine Schiffe nach Köln, Düsseldorf und Duisburg; über die Maas unterhielt es mit den Städten Grave, Venlo, Ruremond, Mastricht, Lüttich und den beiliegenden Landstrichen ähnliche Verbindungen; die Schelde-Mündungen setzten es einerseits mit dem fruchtbaren Seeland und Holländisch-Flandern, und andererseits mit Brabant und dem übrigen Flandern in das thätigste Wechselverkehr; von den beiden Ausgängen zur See gewährt der über *Helvoet* den unschätzbaren Vortheil, dafs Schiffe von 14 bis 15 Fufs Einsenkung bis vor die Lagerhäuser der Stadt gelangen, und, wenn der Wind nur etwa günstig ist, mit einer oder höchstens der zweiten Ebbe die See erreichen können; wogegen freilich der andere, über *Briel*, weniger tief, und deshalb nur für geringere Schiffe brauchbar ist, die sich, zum Ein- und Auslaufen, dessen dann auch nur bedienen, wenn ein guter Wind sie dahin führt. Der Strom bei der Stadt bietet, in Hinsicht sowohl seiner Breite als Tiefe, eine bequeme Rhede für Schiffe jeder Art dar, und die Stadt selbst hat in ihrem Innern geräumige Wasserbehälter und Häfen, wo jene bei Stürmen Schutz, und in Winterszeit sichern Aufenthalt finden.

Dordt ist für den Handel des Rheins besonders merkwürdig dadurch, dafs es den Haupt-Stapel für die diesen Flufs herabgeführten Flossen abgibt. Ist ein solches Floss dort angekommen, so wird es auseinander genommen oder abgewerket, und auf's neue in *Kuppel* zusammengesetzt. Eine Kuppel besteht aus mehrern untereinander verbundenen Tannenstämmen, worauf eine gewisse Anzahl Eichenhölzer in grössern und kleinern Stücken aufgeladen ist. Vieles Krumm-

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

holz wurde vor der Sperrung der See ehemals gleich in Schiffe übergeladen, und nach England, Spanien, Portugall u. s. w. verführt. Sonst werden die Kuppel meistens nach dem *Biesbos*, einem morastigen Meerbusen, der an der Stelle des Landes, wovon Dordt sonst einen Theil ausmachte, bei der angeführten unglücklichen Wasserfluth von 1421 entstanden, geflosset. Hier ist der allgemeine Holzmarkt von Holland. Der Verkauf geschieht in öffentlichen Auctionen oder *Vylingen*, wobei der Balkenfufs zum Grunde gelegt, und von 1 Pfenning an, immer um 1/4 Pfenning, bis zu dem Preise gesteigert wird, wofür das Holz verlassen werden soll. Dieser Preis war vor der Kriegszeit höchstens 1 1/2 Pfenning, in den letzten Jahren aber häufig 3 Pfenninge. Ist auf diese Art der Zuschlag geschehen, so wird die Höhe und Breite des überlassenen Holzes nach Zoll, und die Länge nach Fufs gemessen, das Product aus den erhaltenen Zahlen zeigt an, wie viele Balkenfufs dasselbe enthält. Dieses Product wird mit der Zahl der accordirten Pfenninge multiplicirt, und das Product hieraus durch 16 dividirt, wonach man den Werth des Holzes, in holländischen Stübern ausgedrückt, erhält, deren 20 auf einen Gulden gehen.

Ein grosser Theil des nach Dordt geflöfsten rheinischen Holzes wurde von da nicht roh verführt, sondern erst geschnitten, oder zum Schiffbau verwendet. Dordt zählte in der letztern Zeit dreissig Windmühlen, wodurch Maschinen zum Holzschneiden getrieben wurden, und zehn Werfte, wo vor den Kriegsjahren Seeschiffe von der ersten Grösse, selbst Linienschiffe, meistens aber doch nur Fahrzeuge minderer Gattung für die Handels-Marine und innere Schifffahrt gebauet wurden.

Ausser dem Holze war vor der Zeit der französischen, widersinnigen Verwaltung, auch das Salz ein Artikel, der Dordt wichtig für den Rheinhandel machte. Es besafs in dem gegenüber gelegenen Dorfe *Zwyndrecht* und dem kleinen Oertchen Myl 18 Salz-Siedereien, worin in gewöhnlichen Zeiten jährlich 250,000 Säcke, an Gewicht 2,500,000 Pfund gesotten wurden. Blos zur Transportirung des Dordtischen Salzes, welches den Rhein herauf zu dem Stapel von Köln gelangte, waren zehn bis zwölf grosse holländische Schiffe erforderlich, die sich damit anhaltend beschäftigten; und der Stadtrath von Köln hielt es für so wichtig, dafs nur gute und preiswürdige Waare gebracht wür-

Digitized by Google

de, dafs er mit der Verwaltungs-Behörde von Dordt in Verträgen stand, kraft welchen kein Salz beim Stapel angenommen, gemessen, und in die Stadt oder weiter verführt werden sollte, es sey dann solches mit Scheinen von letzter begleitet, worin bezeugt würde, dafs es aus gutem grobem Salze, *Salz von Salz*, gemacht, und wenigstens *vier Etmalen*, d. i. viermal 24 Stunden lang gesotten worden, auch während 8 Tagen auf einer Tenne ausgelegen habe. — Dordt erhielt später einen Mitbewerber wegen Lieferung dieser Waare an der Stadt *Muyden*, womit Köln dann einen ähnlichen Vertrag schlofs. Das Muydener Salz stand in den Haupteigenschaften dem Dordtischen wenig nach; das rohe Salz aber bezogen die einen wie die andern dieser Siedereien aus Spanien. Das französische Regiewesen hatte auch diesen, wie so manchen andern, Handelszweig für Holland und den Rhein ganz vernichtet. Zuletzt im J. 1806 erhielt Köln die Quantität von 18,262 Ztr. holländischen Salzes, welche Quantität aber schon damals mit einer Zufuhr aus der Mosel von 14,676 Ztr., aus dem Mittelrheine von 4302 Ztr., und aus dem Bergischen von 2729 Ztr. vermehrt wurde. In den folgenden Jahren hörte alle Einfuhr an Salz aus Holland zu Köln auf, und der gröfste Theil dieser Waare kam nun die Mosel herab dahin.

Auch lieferten die Zucker-Raffinerien und Tabacs-Fabriken, wovon der erstern zwölf, und der andern sechszehn in Dordt blühten, sehr ansehnliche Quantitäten ihrer Waaren in den Rheinhandel.

Durch das kaiserlich-französische Decret hatte Dordt ein Octroi-Büreau erhalten, an welchem im J. 1812 vorbeigeführt wurden: *a)* in der Thalfahrt 67,042 Ztr.; *b)* in der Bergfahrt 571,143 Ztr.

Von Dordt gelangt man auf der Merwe weiter herab in etwa 6 Stunden nach Rotterdam. Der gröfste Theil des Handels, welcher zwischen Holland und dem Rheine, so wie mit der Schweiz und Belgien Statt hat, wird durch Rotterdam betrieben. Dieser Handel kann, seiner Lage wegen, als ihm natürlich angesehen werden, so wie aus der nämlichen Ursache der Handel von Holland mit den, gegen Norden und Osten anschiessenden, Provinzen als ein natürlicher Antheil für Amsterdam betrachtet werden kann. Es schickte, vor der Stockung des Seehandels, gewöhnlich zweimal im Monathe, ein beladenes Schiff von 400 Tonnen, dem auch häufig noch ein Lichter beigeordnet wurde, den Rhein herauf nach Köln; ausser diesem versendete es

Digitized by Google

noch eine grosse Menge Waaren nach Dordt, welche, wie oben angeführt worden, von letzterm Platze auf dem nämlichen Wege ebenfalls nach Köln, Duisburg und Düsseldorf verschickt wurden.

Zwei Stunden oberhalb Rotterdam, bei Ysselmond, ergiefst sich die untere oder holländische Yssel in die Merwe. Dieselbe ist bis nach Gouda hinauf für die ansehnlichsten Schiffe und zu jeder Jahrszeit fahrbar, indem die Fluth darin sehr merkbar ist, und in ihrem höchsten Steigen einen Wasserstand von 15 bis 17 Fufs Tiefe bewirkt. Die aus dem alten Rheine herabkommende, und mittelst vortrefflicher Schleusen bei Gouda in die Yssel eintretende *Gouw* trägt nicht weniger Fahrzeuge der ersten Gattung, indem sie eine Tiefe, im Sommer von 7 1/2 und im Winter von 8 Schuhen darbietet. Mittelst dieser beiden Flüsse nun hat eine sehr sonderbare und verwickelte Schifffahrt Statt, so wie sie auch hauptsächlich die Mittel zu den Umwegen darboten, wozu, wie oben bemerkt worden, die fehlerhafte Octroi-Organisation in Holland in den letztern Zeiten so häufig verleitete.

Die aus Brabant und der Nordsee, mit der Bestimmung für Amsterdam, herauf kommenden Schiffe gelangen durch das *Haring Vliet* und das *Speu* über Oude-Beierland und Pietershoek bis nach Dordt; von hier richten sie ihren Lauf durch das Noord gegen Crimpen hin, wo sie in die Maas treten, die sie über Ysselmond in die Yssel führt, auf welcher sie bis Gouda hinauffahren, wo sie von der *Gouw* aufgenommen werden, die sie weiter in den alten Rhein bringt, den sie unterhalb Alphen wieder verlassen, um mittelst eines Kanals in das Brasem-Meer, und aus diesem wieder durch einen Kanal in das Harlemer Meer zu gelangen, welches durch den Sparendamm mit dem Y zusammenhängt, wovon Amsterdam bespült wird.

Des nämlichen Weges, von Ysselmond aus, bedienen sich die grössern Schiffe, deren Bestimmung von Rotterdam nach Amsterdam geht; die kleinern Schiffe, mit dieser Bestimmung, welche den Mast legen können, gelangen über die *Schie* bis Delft, dann über die *Vliet* bis Leiden, von wo aus sie mittelst eines Kanals, die *Vaart* genannt, nach Harlem und weiter über den Sparendamm in das Y gebracht werden.

Rheinschiffe, welche sich des einen oder des andern dieser Umwege nach Amsterdam bedienen wollten, um sich die Irrthümer der ver-

Digitized by Google

stümmelten holländischen Octroi-Organisation zu Nutze zu machen, verfolgten, wenn sie auf dem Leck herunter kamen, diesen Flufs bis zu seiner Einmündung in die Maas, oder gingen bei Dordt rechts ab, wenn sie bei ihrer Herunterfahrt die Waal gewählt hatten.

Zum Schlusse mag hier ein Wort über jene berüchtigte Organisation und ihre Folgen stehen!

Nach der Vereinigung Hollands mit Frankreich war es natürlich, dafs die französische Regierung auf Plane sann, wie das Zollwesen auf den dasigen Flüssen am zweckmässigsten eingerichtet werden könnte. Da man die holländischen Flüsse, so weit sie mit dem Rheine in Zusammenhang stehen, als Fortsetzungen von diesem betrachten zu können glaubte, so schlug der Verfasser der gegenwärtigen Darstellung, als General-Director des Rheinschifffahrts-Octroi, vor, die Verfügungen der Convention über letzteres, in Hinsicht sowohl der Gebühren-Erhebung, als der Polizei der Schifffahrt, so weit es die Localitäten verstatteten, anwendbar auf dieselbe zu machen, und zu dem Ende, was den ersten Punkt betrifft, die Strecke von der alten Grenze von Holland an bis in die See der Strecke des bis dahin sogenannten Niederrheins, von Köln bis an die Grenze von Holland, gleich zu achten, mithin jeden der drei Hauptarmen, worauf jene Strecke befahren wird, in den Anschlag zu bringen, welchen die Convention für diese bestimmt hat, den ganzen Betrag des Anschlags aber je unter die, auf jedem Arme einzusetzenden, Hebungs-Büreaux, nach dem Verhältnisse ihrer Entfernungen von einander, zu vertheilen, endlich auf der obern sowohl, als auf der untern oder holländischen Yssel, noch ein Büreau anzulegen; auf jener, weil die ganz beträchtliche Fahrt auf derselben doch nicht ohne Auflage bleiben konnte, und auf dieser, theils aus der nämlichen Ursache, theils, weil sie einen Abweg zur Ersetzung eines Abschnittes der Hauptwege, mithin zur Vermeidung der Büreaux auf diesen, darböte.

Diesem Vorschlage zufolge wurde der Anschlag für jede der drei Strecken, des Niederrheins und Lecks bis Rotterdam, der Waal und Maas bis eben dahin, und des Niederrheins und des Vaartschen Rhyns bis Amsterdam, in der Bergfahrt auf 1080 Millimes, d. i. 1 Fr. 8 Ct., in der Thalfahrt aber auf 710 Millimes, oder 71 Centimes, für den Zentner Waaren bestimmt.

Digitized by Google

Eigentlich war das nicht genau der Anschlag, worein die Strecke des Niederrheins von Köln bis an die alte Grenze von Holland durch die Octroi-Convention gesetzt worden. Das kam aber daher, weil diese in Vertheilung des, auf 2 Fr. in der Bergfahrt, und 1 Fr. 33 Ct. in der Thalfahrt, festgesetzten ganzen Anschlags für den zu ihrem Ressort gehörigen Rhein von Strasburg bis an die Grenze von Holland, ein Verhältnifs angenommen hatte, nach welchem die Büreaux des Oberrheins gegen die des Mittelrheins erscheinen wie 4 zu 5, und die Büreaux des Mittelrheins gegen die des Niederrheins wie 1 zu 2; da dieses Verhältnifs, nach Mafsgabe des Handels und der Schifffahrt einer jeden dieser Stromstrecken bestimmt werden, und demnach seyn müssen: des Niederrheins zum Mittelrhein immer wie 2 zu 1; dagegen des Mittelrheins zum Oberrhein, wie 3 zu 2.

Zu Büreaux-Plätzen wurden vorgeschlagen: auf dem Niederrhein und Leck: *Arnheim*, *Wyk-te-Dürstede* und *Rotterdam*; auf dem Nieder- und Vaartschen-Rhyn, ebenfalls Arnheim und Wyk, sodann *Utrecht* und *Amsterdam*; auf der Waal und Maas: *Nimwegen*, *Rossum*, *Gorkum* und *Dordt*; auf der obern Yssel: *Zwoll*; auf der Unter- oder holländischen Yssel: *Gouda*. Hierbei ist zu bemerken, dafs Emmerich als das letzte Octroi-Büreau, auf dem *ungetheilten Rhein*, und welches bis dahin noch keinen Tarif für die Thalfahrt hatte, nunmehr einen solchen, und zwar den ihm zukommenden, verhältnifsmäfsigen Antheil in der ganzen Summe des Anschlags für die Thalfahrt von Holland erhielt, mithin in dieser Rücksicht als das erste Büreau für alle Directionen auf den holländischen Flufsarmen betrachtet werden konnte.

Der Tarif wurde für alle Büreaux nach Mafsgabe ihrer Entfernungen von einander, bestimmt. Amsterdam und Rotterdam erhielten keinen Tarif für die Thalfahrt, indem man mit Recht diese, von dem einen, wie von dem andern Punkte aus, als Seefahrt betrachtete; die Fahrt auf der obern Yssel nach Amsterdam wurde nicht der Fahrt auf dem Niedern- und Vaartschen-Rhyn nach Amsterdam, sondern, ihrer wenigerer Wichtigkeit wegen, nur einem Theile dieser Fahrt, nach Abzug des Abschnittes zwischen Utrecht und Wyk, gleich angenommen, und hiernach der Tarif für Zwoll bestimmt; die Distanz zwischen Wyk und Gouda wurde der Distanz zwischen Wyk und

Digitized by Google

Utrecht, die Distanz zwischen Dordt und Gouda der zwischen Dordt und Rotterdam, endlich die Distanz zwischen Gouda und Amsterdam der zwischen Utrecht und Amsterdam gleich angenommen, und hiernach der Tarif von Gouda nach diesen Plätzen, und umgekehrt regulirt.

Es waren alle Verhältnisse auf das genaueste bestimmt, die Berechnungen so gemacht, dafs nirgend im Einzelnen abgenommen noch zugesetzt, vielweniger in der Anzahl oder Plazirung der Büreaux eine Aenderung vorgenommen werden konnte, ohne das Ganze in Verwirrung zu bringen. Indefs, was geschah? — Bei der Reise des damaligen Kaisers durch Holland, im Herbste des J. 1811, mogte ein Ober-Finanz-Beamter dieses neuerworbenen Staates dem, im Gefolge des Kaisers mit befindlichen, General-Director der Brücken- und Wege-Verwaltung, in dessen Departement die Organisation der Schifffahrt-Octroiseinschlug, einseitige Erinnerungen gegen den Decrets-Entwurf, besonders in Bezug auf Amsterdam und Rotterdam, so wie über die Eigenschaft des Vaartschen-Rhyn's, nach welcher dieser auch als Kanal betrachtet werden könnte, u. s. w. gemacht haben; worauf jener Oberbeamte, ehe er den Entwurf dem Kaiser zur Unterschrift vorlegte, und ohne sich mit dem Verfasser desselben benommen zu haben, mit französischer Hurtigkeit, die Büreaux von Amsterdam, Rotterdam und Utrecht wegstrich, und zur Ersetzung der beiden erstern zwar zwei neue, zu Campen auf der obern Yssel, und zu Schoonhoven am Leck, schuf, ohne aber dem einen so wenig wie dem andern *einen Tarif zu geben*, endlich, zum Beweise seiner absoluten Unwissenheit in der geographischen Beschaffenheit von Holland, aus beiden Ysseln *Eine* machte, und nebst Campen, diesem *neuzusammengesetzten* Flüsse noch die Büreaux von Zütphen und Gouda gab.

Der Verfasser erhielt erst, nach dem Drucke und der Publication, Kenntnifs von diesem monstruösen Decret, und er that nunmehr, was seine Pflicht und Ehre forderten, er zeigte die begangenen Fehler an, und stellte die unausbleiblichen Folgen davon dar; er that mehr, er schlug Mittel vor, wie, ohne förmliche Zurücknahme des Decrets, durch Interpretirung und nicht gar zu gewaltsame Ausdehnung der Verfügungen desselben, die Sache in etwa wieder gut gemacht werden könnte. Er erwartete, dafs die französische

Digitized by Google

Stelle, welche sich solcher Mifsgriffe schuldig gemacht hatte, die Vorschläge mit Dank annehmen würde, wäre es auch nur gewesen, um ihre Verantwortlichkeit zu decken: statt dessen ertheilte dieselbe den Auftrag, die Organisation in Holland buchstäblich nach dem erlassenen Decret sofort vorzunehmen, damit die Erhebung des Octroi gleich mit dem Anfang des neuen Jahrs in Gang gebracht werden könnte. Und dieſs geschah dann auch: allein mit welchem Erfolge? Die auf den oberrheinischen Büreaux eingeführte, und nunmehr auch auf die neuen in Holland ausgedehnte Verwaltungsordnung setzte den Verfasser bald in den Stand zu berechnen, dafs durch die Verstümmlung seines Plans den Octroi-Kassen jährlich eine Einnahme von wenigstens 2,000,000 Francs entgehen müfste, welche Summe aber nicht der Nation (denn sie war bestimmt zur Unterhaltung der Kanäle verwandt zu werden), nicht einmal dem Handels- und Schifferstande im Ganzen erspart würde, sondern nur den einzelnen Gliedern des letztern zu gut käme, welche, wegen fehlerhafter Plazirung der Büreaux und dem Mifsverhältnisse der für mehrere derselben regulirten Tarife, sich *Schleich*- und *Umwege* für ihre Fahrten aufzufinden wissen würden. Wer hätte nicht glauben sollen, dafs wenigstens dieser Beweggrund eine Französische Oberbehörde bestimmt haben würde, des Verfassers abermalige Vorschläge zu Abänderungen und Modificationen in dem kaiserlichen Organisations-Decret in Erwägung zu ziehen. Allein es geschah dieſs so wenig, dafs vielmehr alles in dem einmal verwirrten Gange belassen wurde, bis die neuerliche Revolution in Holland der französischen Herrschaft allda ein Ende machte, und die Octroi-Verwaltung (wie sehr vor andern Institutionen diese vielleicht Schonung verdient hätte) mit in deren Ruin hineinzog.

Digitized by Google

Grofse Flufsverbindung durch den Rhein mit den vorzüglichsten Flüssen Deutschlands und anderer Staaten.

Der wechselseitige Verkehr ist das Leben der bürgerlichen Gesellschaft: er beruht auf dem Ackerbau und den Künsten der Verarbeitung, denen er hinwiederum Wachsthum und Gedeihen gibt.

Es ist möglich, sich kleine Gesellschaften mit blosem Ackerbau und einigen wenigen Handarbeiten, ohne allen Verkehr zu gedenken: aber wie die Welt nun einmal besteht, so gibt es wenigstens in den cultivirten Theilen derselben keine solche kleine Gesellschaften mehr; es gibt nur Staaten und in commerzieller Rücksicht, wenigstens in den Augen des Weltbürgers, nur Einen Staat, worin die entferntesten und in jeder andern Beziehung ungleichartigsten Menschen und Völker durch die Bande des Verkehrs, durch Umtausch der Gegenstände ihrer wechselseitigen, wahren oder eingebildeten, Bedürfnisse, aneinander hangen.

Es zeugt von grosser Engherzigkeit, man könnte sagen, von Verwirrung der Ideen, seinen eigenen, einzelnen Staat hierin absondern zu wollen; selbst die Absonderung eines grossen Systems von Staaten, wie in der letzten Zeit, des europäischen Continents, ist, wenn sie auch möglich wäre, ein Verbrechen gegen die Natur und Ordnung der Dinge. Was der Pflanzer in den beiden Indien erntet, mufs den Bauer und Fabrik-Arbeiter in dem verstecktesten Winkel von Europa laben, und umgekehrt, was diese ihrer Erde abgewinnen, oder durch Kunstfleifs hervorbringen, jenen dargebothen werden können.

Nicht umsonst gewährt die Natur dem einen Boden reichlich, was sie dem andern versagt; und nicht umsonst hat sie den Menschen

Digitized by Google

den Hang eingepflanzt, ihre Genüsse zu vervielfältigen, und die Sphäre ihres Daseyns und Wirkens möglichst zu erweitern! —

Hieraus folgt nicht, dafs die Herrscher und Hüter der Völker, jeder für den ihm von der Vorsicht vertrauten eignen Theil zunächst, nicht mit Klugheit eintreten, dem Strom Grenzen setzen, und ihn so leiten und lenken könnten, dafs er nur wohlthätig bewässere, nicht verwüstend überschwemme.

Die Summe des Ganzen ist: Wollet ihr viele und nützliche Menschen, so sorgt für Nahrung; Nahrung verschafft der Ackerbau: soll aber mehr gewonnen, als unmittelbar verzehrt werden, so mufs der Landmann Ermunterung durch die Nachfrage des anders Beschäftigten erhalten; im Mittel steht der Kaufmann, der wechselseitig bei dem einen holt und dem andern zuführt. Dies ist die natürliche Ordnung in jedem einzelnen Staate. Man setze den Hervorbringer in einen, den Verzehrer in einen andern Staat, und die Mittelsmänner (die Kaufleute) in beide, so ist die Sphäre ausgedehnter, aber im Wesentlichen um nichts geändert. Das Nämliche gilt von einem grossen Staaten-System, von einem ganzen Welttheile, von dem Inbegriff aller cultivirten Nationen des Erdbodens.

Aus dem Gesagten folgt, dafs, um Staaten blühend zu machen, es hauptsächlich darauf ankomme, die Verbindungen im Innern sowohl, als nach aussen hin, möglichst zu erleichtern. Die Natur hat auch hier, wie in so viel andern Theilen der grossen menschlichen Haushaltung, trefflich vorgearbeitet. Kaum gibt es ein Land auf dem Erdboden, dafs nicht in der verschiedensten Richtung von Flüssen durchschnitten würde, die sich am Ende in Meere ergiessen, wodurch Welttheile aneinander hangen. Diese Flüsse gewähren schon an sich, zufolge ihres natürlichen Laufes und durch ihre Nebenflüsse, leichte Verbindungsmittel zwischen den verschiedenen Provinzen, die davon bewässert werden; vereinigt man dieselbe nun aber, mittelst schiffbarer Kunst-Kanäle, unter sich, so entsteht eine Verzweigung, wodurch ein ganzer Continent in Zusammenhang gebracht werden kann.

Die Flüsse sind die natürlichen Wege zu den Verbindungen, wovon hier die Rede ist: natürlich, weil das Fortbringen der Güter in grössern Massen und mit unendlich weniger Schwierigkeiten und Kosten, als auf Landwegen, darauf bewerkstelligt werden kann.

Digitized by Google

Man wende nicht ein, dafs die Erfahrung hier widerspreche, nach welcher die schönsten Flüsse in vielen Ländern ungebraucht für die Schifffahrt fliessen, während ungeheure Güter-Versendungen ihnen vorbei, auf Landwegen Statt haben; denn, wenn und wo dieses Verhältnifs wirklich besteht, ist sicher von dreien wenigstens eines der Fall, nämlich: entweder die Kunst hat nicht gehörig nachgeholfen, um die Schifffahrt möglichst leicht und gefahrlos zu machen, oder Zoll- und Stapel-Unfug vertheuern und erschweren die Transporte auf demselben, oder es hat keine Polizei für die *Sicherheit* der Güter und die *Schnelligkeit* in der Fortschaffung gesorgt.

Um das erste Hindernifs zu beseitigen, ist bei einer Menge Flüsse in den östreichischen, russischen, preussischen und andern teutschen Staaten schon unendlich viel in den letzten Zeiten gethan worden, und man darf von der grofsmüthigen Fürsorge der glorreichst itzt regierenden Monarchen jener Staaten zuversichtlich hoffen, dafs, nach nun wiedergekehrten glücklichen Tagen des Friedens und der gemeinen Ruhe, sie ihr grofs begonnenes Werk grofs vollenden werden.

Das andere Hindernifs ist durchgängig Ueberbleibsel aus den Jahrhunderten der Finsternifs und Handels-Unkunde, und hat, wie das dritte, hauptsächlich auf jenen Flüssen Statt, die theilweise zu den Gebieten verschiedener Fürsten gehören. Dies war, weiland, auch der Fall mit dem Rheine; die Polizei-Verfassung und Einrichtung in Erhebung der Schifffahrts-Gebühren, welche er durch den zwischen dem teutschen Reiche und Frankreich im J. 1804 abgeschlossenen Staatsvertrag erhalten, beweisen aber, dafs es sehr möglich sey, auch für Flüsse, die mehr als eines Herren Gebiet durchströmen, einen Zustand zu erschaffen, der für Schifffahrt und Handlung wenig zu wünschen übrig läfst.

Dieser Gegenstand wird in einem folgenden Aufsatze ausführlich behandelt werden; der Zweck des gegenwärtigen ist, den *Rhein*, nachdem wir ihn in der vorangeschickten Darstellung als einen Flufs kennen gelernt haben, der sowohl seinem eigenen Laufe nach als durch seine Nebenflüsse eine überaus wichtige Handlungsstrasse darstellt, nunmehr auch von einer andern Seite, als den Flufs nämlich, bemerklich zu machen, der von der ewigen Vorsicht bestimmt zu seyn scheint, den *Hauptring* in der grossen Verkettung abzugeben, wodurch bei-

Digitized by Google

nahe alle Haupt-Flüsse des gröfsten Theiles des europäischen Continents theils wirklich in Zusammenhang sind, theils darin leicht gebracht werden können.

An dieser Verkettung fehlen in der That noch Mittelringe, oder weniger figürlich zu reden, von den Kanälen, wodurch zunächst der Rhein mit seinen Nachbar-Flüssen von beiden Seiten, dann diese wieder mit andern in Verbindung gesetzt werden können, sind mehrere noch nicht vollendet, andere erst entworfen; allein, da kein einziger darunter ist, mit dessen Ausführung unüberwindliche Schwierigkeiten verknüpft wären: wer wollte in diesem Zeitpunkte der Wiedergeburt, wo die gröfsten Monarchen, nachdem sie Europa den Frieden geschenket, erst kein angelegentlicheres Interesse haben, als durch Eröffnung neuer Nahrungsquellen den durch den vergangenen Krieg zerrütteten Wohlstand ihrer Unterthanen herzustellen, dann keinen grössern Wunsch hegen können, als die neu begründete Verbrüderung der Nationen auch dadurch noch zu befestigen, dafs in der Verkettung ihrer natürlichen Handelswege, der Flüsse, ihnen die Mittel dargebothen werden, sich wechselseitig ihre Bedürfnisse zuzuführen, und durch Umtausch ihrer natürlichen Güter und Kunst-Producte eine der andern Wohlstand zu vermehren. Wer wollte, sage ich, in diesem glücklichen, durch die wunderbarsten Ereignisse herbeigeführten Zeitpunkte sich nicht der süssen Hoffnung überlassen, die grossen Zwecke nun in kurzem in Wirklichkeit übergehen zu sehen! —

Die grosse Flufs-Verkettung, wovon die Rede ist, läfst sich nun etwa folgendermassen darstellen:

Die Verbindung des Rheins mit den Seen der Schweiz ist bereits in der vorangeschickten Beschreibung dieses Stromes, oben beim *Bodensee*, angegeben worden; sie hat, bis auf wenige Kunstarbeiten, wodurch der Natur nachgeholfen werden müfste, auf folgende Weise Statt:

Der Waldstädter See hängt mit dem Züricher-See durch die Linth, dieser aber durch die Limath mit der Aar zusammen, welche letztere einerseits mit dem Rheine, andererseits aber mit dem Bieler-See in

Digitized by Google

Verbindung steht; der Bieler-See hängt durch die Zil an dem Neufchateller-See, der durch einen Kanal mit dem Genfer-See in Gemeinschaft gesetzt werden könnte; der Genfer-See ist in natürlicher Verbindung mit der Rhone, da diese durch ihn hinströmt; die Rhone aber wird mit dem Rheine durch den Elsasser-, ehemals Napoleons-Kanal ~~communizirt~~ verbunden, und ergiefst sich in das Mittelmeer.

Die Verbindung des Rheines mit der Rhone, die der Elsasser-Kanal verschafft, geschieht mittelst des Doubs, welcher sich in die Saone, so wie diese sich in die Rhone ergiefst. Er beginnt unterhalb *Dole* in der Saone, verbindet sich bei St. Jean-de-Losne mit dem Kanal von Bourgogne, steigt von da in dem Doubs hinauf über Besançon bis Montbeliard, bereichert sich hier mit dem Wasser der Halene, verfolgt dann seinen Lauf durch das Utraner-Thal zu seinem Theilungs-Punkte bei Valdien hin, senkt sich von diesem durch die Thäler der Larque und Ill hinab nach Mülhausen, gibt von dort aus einen Arm nach Hüningen und Basel ab, führt seinen Hauptstrom aber gegen Neubreisach fort, und gelangt mit diesem über Kraft schliefslich nach *Strasburg*, wo er in die Ill tritt, die sich in den Rhein ergiefst.

Die Arbeiten an diesem Kanal wurden vor dem Eintritte der letztern grossen Ereignisse mit vielem Eifer betrieben; von 109 Schleusen, die er erhalten sollte, waren schon viele in ganz fertigem Stande; man rechnete noch vier Jahre zur vollkommenen Beendigung des Werks nöthig zu haben; der Kosten-Anschlag betrug 17 Millionen Franken, wovon 10,500,000 Franken wirklich verwendet waren.

Die Saone, folglich auch die Rhone und der Rhein, hängt durch den Kanal von *Charolais*, auch der Kanal des Zentrums genannt, mit der Loire zusammen. Dieser Kanal erstreckt sich in einer Länge von 24 Lieues von Châlons-sur-Saone bis zu dem Flecken Digoin.

Die Loire ist mit der Seine verbunden durch die Kanäle von *Briare*, von *Orleans*, und von *Montargis*. Der erste nimmt seinen Anfang in der Loire, unterhalb Briare, und vereinigt sich bei Montargis mit dem Flusse *Loing*, welcher sich 14 Meilen unterhalb dieser Stadt, bei *Moret*, in die Seine ergiefst; der andere fängt ebenfalls in der Loire, oberhalb Orleans, an, und endigt bei Montargis, indem er sich mit dem erstern vereinigt; der dritte, welcher aus der Verbindung der beiden erstern entsteht, und also im Grunde nur als deren Fortsetzung

Digitized by Google

angesehen werden kann, erstreckt sich von *Cepoi*, unterhalb Montargis, bis nach Moret hin, wo er die Seine erreicht. Der Kanal von Essone sollte die Loire mit der Seine auf einem kürzern und leichtern Wege verbinden; er ist angefangen, aber die Arbeit in der letztern Zeit nicht mit dem gehörigen Eifer fortgesetzt worden.

Eine andere Verbindung der Rhone mit der Seine hat man durch den Kanal von *Bourgogne*, auch der Kanal der Goldküste (Côte d'or) genannt, zu Stande zu bringen gesucht. Derselbe beginnt in der Saone bei *St. Jean-de-Losne*, von wo er in seinem Laufe an Dijon vorbei kommt, dann, in der nämlichen Richtung mit der *Ouche*, über *Pouilly*, *Montbart*, *Tonnerre*, *St. Florentin*, in die Nähe von *Brinon* gelangt, wo er sich mit dem *Armançon*, nahe bei der Mündung dieses Flusses in die *Yonne* vereinigt, welche letztere sich in die Seine ergiefst. Der zwischen St. Jean-de-Losne begriffene Theil dieses Kanals ist vollendet, und bereits mit dem J. 1807 die Schifffahrt darauf eröffnet worden; mit dem andern Theile rechnete man in einigen Jahren fertig zu werden, und dann wäre freilich eine viel kürzere und leichtere Verbindung zwischen den beiden Flüssen (Rhone und Seine), als welche die Kanäle des Zentrums, von Briare und von Orleans gewähren, verschafft. Die Kosten der ganzen Anlage waren ursprünglich (im J. 1764) auf 20 Millionen Franken berechnet, und davon 12,821,000 von den Ständen von Bourgogne übernommen worden.

Die Seine hängt durch die Oise, einem Nebenflufs, der sich in dieselbe ergiefst, und aus welchem ein Kanal in die Saone führt, mit dieser zusammen, welche ihrerseits, ebenfalls durch einen Kanal, mit der Schelde verbunden ist. Der erste dieser Kanäle, der Kanal *Von Crozat* genannt, beginnt zu *St. Quintin*, und endigt mit zwei Abtheilungen, deren die eine ihre Richtung gegen *Chauny* und die andere gegen *La-Fere* nimmt. Der andere ist der Kanal von St. Quintin, der gleichsam als eine Fortsetzung von jenem, sich von der Stadt an, deren Namen er führt, gegen die Schelde hin richtet, mit dieser parallel eine Strecke fortströmt, und bei *Cambrai* sich in dieselbe ergiefst. Er ist durch zwei tief unter der Erde hergehende Stellen seines Bettes berühmt, deren die erste durchaus mit Backsteinen gewölbt ist, und über 559 Ruthen in der Länge beträgt, von der andern aber, die eine

Digitized by Google

Länge von mehr als 2912 Ruthen hat, ohngefähr der dritte Theil in einem solchen Gewölbe besteht.

Die Verbindung der Schelde mit der Maas sollte durch die erste Abtheilung des sogenannten grossen Nord-Kanals bewirkt werden; ihre Richtung ging von *Antwerpen* aus über Wommelgen, Keventhal, Balem, Kerkhof, Holvins (wo der Theilungspunkt sich befand), Kleinbrengel, Weert, Niederweert, Helden, Bruy bis *Venlo;* sie sollte in einem ihrer Zweige, indem sie der kleinen Nethe folgte, auch mit den Kanälen von *Löwen* und *Brüssel* in Verbindung kommen, und durch den *Jaars*, den man bis Holvins schiffbar zu machen dachte, zugleich eine Communication mit Holland eröffnen.

Die Verbindung der Maas mit dem Rheine sollte durch die zweite Abtheilung des grossen Nord-Kanals zu Stande gebracht werden, welche von *Venlo* aus über Neersen (bei welchem Orte der Theilungspunkt vorhanden war), ihre Richtung nach *Grimlinghausen*, bei Neufs, nehmen, und sich hier dem Rheine einmünden. Die Arbeiten an diesen Abtheilungen des Nord-Kanals waren schon sehr weit gediehen, als sie plötzlich eingestellt wurden, wie dieses in der *topographisch-statistischen Darstellung des Rheines* bereits angezeigt worden.

Und so wären wir dann auf einer ununterbrochenen Wasserstrasse, die sich in einem ungeheuern Bogen über ganz Frankreich und einen Theil der Niederlande erstreckt, und strahlenförmig Ausgänge in die verschiedensten Meere, das *Mittel-* und *grosse Weltmeer*, den *Kanal* und die *Nordsee*, gestattet, und aus dem Rheine bei Strasburg bis wieder in den Rhein bei Neufs gelangt! Dies ist inzwischen nur der Theil der Kette, der links am Rhein, als Hauptring hängt; der rechts anhängende Theil dieser Kette ist nicht weniger beträchtlich, wie wir nun sehen werden.

Die erste Verbindung auf dieser Seite wäre die des Rheines mit der *Donau*. Schon Carl der Grosse hatte den Gedanken an eine solche Verbindung, und ein noch vorfindlicher Bassin von der Grösse, dafs man rechnen kann, dafs etwa 5000 Mann ein halbes Jahr daran gearbeitet haben, beweiset, dafs es nicht bei dem blosen Gedanken geblieben sey. Ob inzwischen des Kaisers Absichten dabei militairischer oder mercantilischer Art gewesen, läfst sich nicht bestimmt angeben. Dieses Bassin liegt zwischen den Dörfern *Dettenheim* und *Graben* in

Digitized by Google

dem Fürstenthum Anspach. In einer viertelstündigen Entfernung davon, auf der Seite von Graben, strömt die *Altmühl* vorbei, ein Flüfschen, welches auf eine Breite von 40 bis 60, und auf eine Tiefe von 5 bis 8 Fufs eine Geschwindigkeit von 1 bis 1 1/2 Fufs in der Secunde hat, und in diesem, für die Schifffahrt äusserst bequemen Zustande, sich bei *Kelheim* in die Donau ergiefst. — Auf der andern Seite, oberhalb Dettenheim und bei dem Stadelhofe, entspringen mehrere Quellen, die sich in einen Bach, der *Rezart* genannt, ergiessen. Dieser nimmt bei Nürnberg ein anderes kleines Wasser, die *Pegniz*, auf, und strömt von da, unter dem Namen der *Regniz*, weiterhin bis Bamberg, wo er in den Main fällt, der als Nebenfluss mit dem Rheine zusammenhängt. Das waren die Mittel, welche die Natur des Locals dem grossen Kaiser darboth; die Kunst konnte ihm wenig biethen, indem die Kammerschleusen noch nicht erfunden waren, durch deren Hülfe einzig, des Falles und der geringen Wassermenge wegen, welche jene Quellen liefern, die Ausführung des Kanals möglich war.

Einen andern Weg, jene Verbindung zu Stande zu bringen, hat der berühmte Herr *von Wiebeking* entdeckt. Es ist die Gegend zwischen Seligenporten, der Donau und dem Rezart. Der Entdecker sagt davon, dafs sie ein so günstiges Local zur Anlegung eines Kanals darbiete, dafs er unter allen von ihm in Europa bereisten und von andern Schriftstellern beschriebenen Kanälen, keinen kenne, der in einer vortheilhaftern angelegt wäre. Er gibt davon eine Uebersicht, die, der grossen Wichtigkeit der Sache wegen, hier stehen mag. Bei dem zwischen Neumark und Allersberg liegenden Dorfe Seligenporten bestehen grosse Deiche, deren Gewässer sowohl unter- als oberhalb dieses Dorfes Mühlen treiben, und mehr als hinreichen, um den gröfsten Kanal bei der lebhaftesten Schifffahrt mit Wasser zu versorgen. Gleich unterhalb Seligenporten müfste der Theilungspunkt der Kanal-Aeste, deren der eine in den Main abwärts gehen, und der andere in die Donau fallen sollte, Statt finden. Von diesem Theilungspunkte aus kann der Kanal den sogenannten Schwarzbach längst Freistett hin bis in die Altmühl, d. h., auf fünf Meilen, verfolgen. Die Anlage desselben würde mehr nicht, als die Einrichtung einer bequemen Landstrasse kosten. Auch könnte die Regulirung der Altmühl bis zu ihrer Mündung bei Kelheim keinen bedeutenden Aufwand verursachen,

Digitized by Google

indem dieser Fluſs, seiner geringen Geschwindigkeit und seiner Tiefe wegen, zur Schifffahrt äusserst geschickt ist, wie schon angegeben worden. Die ganze Wasserstrasse vom Theilungspunkte bis in die Donau würde solcher Gestalt etwa 12 Meilen in der Länge betragen. Die in der entgegengesetzten Richtung nach dem Main hinführende nähme ihren Anfang bei dem angegebenen Theilungspunkte unterhalb Seligenporten, folgte einem, gleichsam zum Kanal geschaffenen, Thale oberhalb und nahe bei Allersberg vorbei auf 1 1/2 Meile bis dahin, wo der Rothfluſs schon so viel Wasser hat, daſs dessen Bett selbst zum Kanal dienen kann, d. i. bei Eckartsmühlen. Von hier bis Erlangen, auf einem Wege von 6 Meilen, würden die Flüsse *Rednitz* und *Regnitz* den Kanal abgeben; und von Erlangen bis zum Main unterhalb Bamberg hätte man noch sechs Meilen, um den letztern vollkommen schiffbar zu machen. Diese zweite Wasserstrasse, vom Theilungspunkte bis in den Main, würde in ihrer ganzen Länge 13 1/2 Meilen betragen, welche, zu den 12 Meilen der ersten hinzugesetzt, ein Total von 25 1/2 Meilen für die ganze Strecke des Verbindungsweges zwischen der Donau und dem Main darstellten, wovon doch etwa ein Drittel nur als Kanal angelegt zu werden brauchte. Da auf diesem ganzen Wege kein einziger Hügel durchschnitten werden dürfte, durch eine bessere Leitung der Regnitz selbst die nachahmungswerthen Bewässerungs-Anstalten an diesem Flusse geschonet, und den Uferländern noch Vortheile verschafft werden könnten, endlich auf beiden Wasserstrassen nur eine geringe Anzahl Schleusen erforderlich wäre, so würde die Ausführung des ganzen Werkes eine, in Vergleich mit dem grossen Zwecke desselben, nur mässige Summe kosten.

Eine zweite Verbindung von der rechten Seite aus wäre die des *Rheines* mit der *Weser*, und zwar erstens vermittelst der *Lahn*. Dieser kleine Fluſs könnte nämlich leicht bis Marburg hinauf schiffbar gemacht werden. Nun strömt, 12 Stunden oberhalb Marburg, an Büschhofen das Flüſschen *Schwelm* vorbei, welches bei Wawern ein anderes Elüſschen, die *Eder*, aufnimmt, und nach diesem Zuwachs unterhalb Heuthal in die daselbst schon schiffbare *Fulda* fällt, die in die Weser führt. Es käme, wie man sieht, hier nur auf eine Kunstanlage an, wodurch nebst einem kleinen Theile der Lahn auch jene beiden Flüſschen in schiffbaren Stand gesetzt würden, um, einen ge-

Digitized by Google

ringen Landweg von neun Stunden abgerechnet, zu Wasser aus dem Rheine in die Weser zu gelangen. Die Verbindung des Rheins mit der Weser nach einem andern Vorschlag ist folgende: Der Kanal finge in der Lippe bei *Haltern* an, wo die *Plever* in diesen Flufs tritt, folgte dem Laufe der letztern gegen die Ems hin, und nähme seine Richtung aus der Ems nach der *Werra* zu, welche zwischen Vlotho und Minden sich in die Weser ergiefst, oder statt der letztern Abtheilung würde der Kanal in Ostfriefsland, welcher wirklich besteht, und von *Aurich* nach *Emden* führt, von erstem Orte aus bis in die Weser verlängert. Noch sind andere Vorschläge, z. B. durch die *Hunte* und *Leda*, zu dieser Verbindung gemacht, deren aber hier zu erwähnen überflüssig seyn würde; wogegen man nicht umhin kann, eine wirklich bestehende, fast ununterbrochene Wasserstrasse aus der Südersee, — mithin gewissermassen aus dem Rheine, indem der Anfang dieser Wasserstrasse sich nicht weit von dem Punkte befindet, wo die obere Yssel sich in jenen See ergiefst — bis in die Weser anzuführen. Diese Strasse geht aus der Südersee über den Lemmer, das Suneker-Meer, die Grow, die Kromme und die Wyde Ea, den Bormannia-Sloot, den Lanner-Flufs, den alten Kanal von Gröningen, und den Kanal von Dokum bis Gröningen, wo sich der Weg theilt, und einerseits über den Kanal von Gröningen und Winschoten vorbei nach Nieuwe-schanz (und dies ist die Hauptfahrt), andererseits aber über einen, links abgehenden, Kanal nach *Delfzyl* und in den *Dollart* führt, aus welchem letztern es die Ems hinauf geht bis *Leer*, und von da aus über die Leda bis *Stickhausen*, wo ein Landweg anfängt, der bis Oldenburg führt, wo die Güter wieder aufs Wasser, und zwar auf die *Hunte* gegeben werden, welche bei *Elsfleth* in die Weser ausfliefst. Diese höchst merkwürdige Wasserstrasse ist meistens für Schiffe von 1600 Ztr. Ladungsfähigkeit fahrbar.

Die Verbindung der Weser mit der Elbe hat mittelst eines Kanals im Herzogthum Bremen Statt. Die Fahrt geht aus der Weser in der Wumme, Hamme und Kohlbek fort bis an die Kreuzkule; hier fängt der Kanal an, führt durch den Gnarrenburger-Damm, hinter dem Moor-Anbau Fahrendorf her, und fällt oberhalb Minste in die Oste; auf dieser gelangt man über Bremerförde, wo eine steinerne Schleuse für grosse Schiffe angelegt ist, hinunter bis zum Elmer-Bache, steigt

Digitized by Google

in diesem und dem Heiligenseelen-Bache hinauf, und kommt mittelst eines Kanals durch das Horner-Moor, oberhalb Eschenschwinge, in die *Schwinge*, dann auf diesem Flusse fort bei Stade in die Elbe.

Herr von Wiebeking hat zur Verbindung der Elbe und Weser, nach einer Bereisung der Gegenden zwischen beiden Flüssen im J. 1808, noch eine andere Kanal-Linie angegeben. Nach derselben würde der Kanal bei Magdeburg seinen Anfang nehmen, den sogenannten Drömling (eine unter Friedrich dem Grossen angefangene Austrocknung) durchschneiden, dann nach Vorsfelde und Zelle gehen, und von da den Lauf der Aller verfolgen, die sich in die Weser ergiefst.

Bekanntlich hatte der ehemalige Kaiser von Frankreich, nach der Einverleibung der Hanseestädte, diesen die Anlegung eines Kanals versprochen, wodurch ihre Flüsse mit der Ems und dem Rheine in Verbindung gesetzt werden sollten. Der Plan dazu wurde unmittelbar nach dem unseligen Feldzuge in Rufsland, am 28. Januar 1813, genehmigt; worin er aber bestanden, ist nicht bekannt worden. Nach einer frühern Aeusserung des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, in seinem Berichte an den Kaiser vom 8. October 1810, sollte dieser Kanal nur 4 bis 5 Jahre Arbeit und eine Auslage von 15 bis 20 Millionen Francs erfordern.

Die Verbindung der Elbe mit der Oder ist mittelst der Havel zu Stande gebracht, welche durch zwei Kanäle, diesseits mit dem einen und jenseits mit dem andern jener Flüsse, in Zusammenhang steht. Der erste dieser Kanäle heifst von seinem Erbauer, Friedrich II., der *Friedrichs*- oder, von seiner Lage, der *Plauensche*-Kanal; denn er nimmt seinen Anfang bei Plauen an der Havel, durchschneidet die Stremme und Ihle, und geht bei *Parei* in die Elbe. Seine Länge beträgt 4 1/2 Meilen, und seine Breite, auf dem Boden 22, auf der Wasserfläche aber 36, und an einigen Stellen 40 bis 50 Fufs. Der andere ist der Finow-Kanal; er steigt, unterhalb Nieder-Finow, aus der Oder den Flufs Finow hinauf, und vereinigt sich mit der Havel bei Liebe-Walde; er hat, auf eine Länge von 4 1/2 Meilen, 13 Schleusen.

Durch die Verbindung der Elbe mit der Oder ist der Zusammenhang der Nordsee mit der Ostsee bewirkt; dieser Zusammenhang der beiden Meere hat aber auch auf einem andern Wege, durch die so-

Digitized by Google

genannte Stecknitz-Fahrt, Statt. Diese Fahrt geschieht aus der, über Lübeck in die Ostsee ausfliessenden, schiffbaren Trawe in der Steckniz hinauf, über den Möllnschen-See, aus welchem ein Kanal, die *Delvenau* genannt, der Elbe zuführt. Dieselbe ist zwar nicht die bequemste, weil sie nur drei Fuſs Wassertiefe hat, mithin blos von platten Fahrzeugen von 2 Fuſs, 3 Zoll Einsenkung befahren werden kann; diesem ungeachtet wird sie zum Transport der Güter zwischen Lübeck und Hamburg sehr häufig gebraucht.

Auf einem dritten Wege sind die beiden Seen in Zusammenhang gebracht durch den *Schleswig-Holsteinischen Kanal*; derselbe nimmt bei dem Kieler-Ford, an der Ostsee, seinen Anfang, und erstreckt sich von da bis gegen Rendsburg, wo er in die *Eyder* eintritt, die sich in die Nordsee ergieſst. Er ist für Schiffe von 50 bis 60 Kaufmanns-Lasten, jede zu 6000 Pfund, fahrbar, indem er, auf eine Breite von 54 Fuſs im Grunde, und 90 Fuſs an der Wasserfläche, 9 Fuſs in der Tiefe hat. Er wurde hauptsächlich in der Absicht gegraben, um den Schiffen, deren Bestimmung aus der Nord- in die Ostsee, oder umgekehrt ging, den grossen und beschwerlichen Umweg durch den *Sund* und *Belt* zu ersparen.

Die Verbindung der Oder mit der Weichsel hat man durch die Grabung des *Bromberger-Kanals* bewerkstelligt. Derselbe fängt bei Bromberg in der Brahe an; nimmt in seinem Laufe einen, aus der Netze abgeleiteten, Speise-Kanal auf, und vereinigt sich mit dieser oberhalb Nakel. Die Brahe und die Netze sind nämlich Nebenflüsse, wovon der erste sich in die Weichsel ergieſst, und der andere durch die Warte mit der Oder zusammenhängt.

Die Verbindung der Weichsel mit dem *Niemen* läſst sich folgendermassen darstellen: Man gelangt auf der Weichsel herunter an einem Punkte, wo sich diese in zwei Arme theilt, deren der eine sich bei Danzig in die Ostsee ergieſst, der andere aber in das *Frischhaff* führt, auf einen Busen, über welchen man die Mündung des Pregels erreicht, der über den *Labiau* und den grossen und kleinen Friedrichs-Kanal in den Hauptarm des Niemen führt, wenn man nicht lieber über das *Curischhaff* in den letzten Fluſs gelangen will.

Die Verbindung des Niemen mit dem *Dnepr* wird durch den *Ogiskischen Kanal* bewirkt, welcher die Flüsse Schara (Szczara) und

Digitized by Google

Jasolda vereinigt, von welchen der erste in den Niemen, und der andere durch den Przypiez in den Dnepr fällt. Dieser Kanal wurde in den letzten Jahren der Republik Pohlen von dem Grofsfeldherrn von Lithauen, Grafen *Oginsky*, unternommen, aber vorerst nicht vollführt; im J. 1799 wurde die Arbeit von neuem vorgenommen, und im J. 1803 beendigt. Er hat auf eine Länge von 45 Wersten 10 Schleusen.

Eine Verbindung der Weichsel mit dem Dnepr auf einem andern Wege, nämlich mittelst des Bugs, der Mukawka, der Pina und des Przypiez, ist ebenfalls unter der Regierung des letzten Königs von Pohlen versucht, aber nicht ausgeführt worden: inzwischen könnte der sogenannte *Königliche Kanal*, wodurch jene Verbindung hätte bewerkstelligt werden sollen, leicht noch vollendet werden.

Die Verbindung des Dnepr mit der Duna hat durch den *Beresinischen Kanal* Statt. Dieser Kanal geht aus dem See Plawia in den See Bereschta; der erste dieser beiden Seen gibt dem Bache Sergutsch seinen Ursprung, der sich in die Beresina, die zum Gebiete des Dneprs gehört, ergiefst; aus dem See Bereschta fliefst der Bach gleiches Namens, der zehn Werste oberhalb der Stadt Lepal in die Essa fällt; die Essa ergiefst sich in den See Beloje, der seine Gewässer durch die Ulla in die Duna schickt. Dieser Kanal hat auf eine Länge von acht Wersten vier Schleusen.

Die Verbindung des Dneprs mit der Wolga kann durch die Vereinigung der Desna mit der Oka zu Stande gebracht werden. Die Plane zu den des Endes erforderlichen Kanälen in dem Orelschen Gouvernement sind wirklich entworfen, aber noch nicht zur Ausführung gebracht worden.

Die Verbindung der *Wolga* mit der *Dwina* ist durch den nördlichen *Katharinen Kanal* im Gouvernement Wologda bewirkt. Dieser Kanal setzt nämlich die nördliche und südliche Keltma in Zusammenhang, wovon jene sich durch die Wytschegda in die Dwina, und diese durch die Kama sich in die Wolga ergiefst.

Die Verbindung der Wolga mit dem *Don* wurde schon unter Peter dem G. versucht. Die Entlegenheit der beiden Flüsse da, wo sie sich am meisten nähern, beträgt nur vier Meilen; aber der Boden setzt der Grabung eines Kanals grofse Schwierigkeiten entgegen; inzwischen

Digitized by Google

wurde einer zwischen der Ilowa und Kamyschinka angefangen, und es ist, bei den Fortschritten der Hydrotechnik in unsern Tagen, und dem Hochgefühl des jetzigen russischen Beherrschers für Menschenwohl und Länderglück nicht zu zweifeln, dafs er glücklich vollendet werde.

Es ist übrig, die Verbindungen der Newa mit der Wolga, folglich mit all den Flüssen, womit diese zusammenhängt, darzustellen.

Die Newa, an deren Mündung in dem Finnländischen Meerbusen, mithin in der Ostsee, St. Petersburg liegt, ist auf drei Wegen mit der Wolga verbunden: erst durch den Kanal von Wyschnei-Wolotschok: dieser dient nämlich zur Vereinigung der Flüsse Twerza und Sna, deren jener sich in die Wolga ergiefst, und dieser durch die Schlina, den See Mstinskoje, die Msta, den Ilmensee oder vielmehr, statt dessen, durch den Kanal von *Nowgorod*, mit dem Wolchow, zusammenhängt, der über den, den Ladoga-See vorbeigeleiteten, Kanal in die *Newa* führt; zweitens durch den Marien-Kanal, der die Flüsse Wytegra und Kowspa in Zusammenhang setzt: die Wytegra ergiefst sich nämlich in den Onega-See, der durch den Flufs Swir mit dem Ladoga-See verbunden ist; wogegen die Kowspa in den Beloje-See fällt, der durch die Scheksna mit der Wolga communizirt; drittens durch den Tichwinischen Kanal: dieser Kanal vereinigt die Flüsse Tichwinka und Sominka, deren der erste sich in den schiffbaren Sjäfs ergiefst, und der andere durch den Tschagadosch und die Mologa mit der Wolga im Zusammenhange steht.

Durch diese Verbindungen der Newa mit der Wolga nun ist eine Wasserstrafse aus dem Finnländischen Meerbusen bis zum Kaspischen See eröffnet, und, wenn die Vereinigung des letztern der beiden Flüsse mit dem Don zu Stande gebracht seyn wird, diese Wasserstrafse seitwärts bis in das Asofsche und Schwarze Meer verlängert: welche Verlängerung zu gleicher Zeit auch durch den Dnepr Statt haben kann, wenn die projectirten Orelschen Kanäle die Wolga mit diesen Flüssen in Verbindung gesetzt haben werden; und wozu dann schliefslich auch diejenige noch hinzukommt, welche in entgegengesetzter Richtung durch den nördlichen Katharinen-Kanal über die Dwina ins Weifse Meer sich erstreckt.

Digitized by Google

Und nun versetze man in Gedanken sich zurück an den Rhein und übersehe, wenn es möglich ist, von diesem Standpunkte aus die bewundernswürdige Verkettung, worinn westlich und östlich von Frankreichs äusserster Küste an, durch den gröfsten Theil des europäischen Continents bis zum Schwarzen Meer und dem Caspischen See hin, fast alle grosse und vorzügliche Flüsse demselben sich anreihen!

Digitized by Google

Digitized by Google

Ueber den bisherigen Zustand und die mögliche Verbesserung der Gebühren-Erhebung und Polizei der Schifffahrt des Rheines.

Unter dem bisherigen Zustande der Gebühren-Erhebung und der Polizei der Schifffahrt des Rheines versteht man denjenigen, welchen dieser Fluſs durch den im Jahr 1804 zwischen dem deutschen Reiche und Frankreich abgeschlossenen Staats-Vertrag, die *Octroi-Convention* genannt, erhalten, und der, bis auf einige von letzterer Krone willkührlich eingeführte Abänderungen, bis zur Ankunft der hohen Verbündeten fortgedauert hat, und im Wesentlichen noch fortdauert. Da derselbe inzwischen mit dem ältern Zustande in Hinsicht auf jene Gegenstände in verschiedener Beziehung steht: so mag ein Rückblick auf den letztern hier vorangehen.

Der Rhein zählte, bis unmittelbar vor Einführung seiner neuen Verfassung durch die Octroi-Convention, über dreissig Zollstätte, die unter zehn verschiedene Landesherren getheilt waren. Schon diese Anzahl an sich war für die Schifffahrt äusserst nachtheilig, indem sie dieselbe übermäfsig verzögerte. Das immerwährende Anhalten, gleich auf der einen, gleich auf der andern Seite, bei den verschiedenen Büreaux, deren mehrere sich fast gegenüber lagen, wie viele Zeit forderte es nicht! Aber weit schlimmer noch, als dieser Umstand, war der, dafs nur auf wenigen dieser Büreaux, und dies zwar erst in den letzten Jahren, eine bestimmte Norm für die Veranschlagung und Erhebung war, wogegen auf den meisten entweder nach gar keinem, oder nach einem äusserst zweckwidrigen Tarif erhoben, und dabei die Bestimmung der Ladung fast einzig der Willkühr der Beamten überlassen wurde. Jene wenigen Büreaux, wo eine Art von Norm für die Veranschlagung und Erhebung in der letzten Zeit Statt hatte, waren die vier preussischen und ein kurkölnisches am Niederrhein. Sie bestand in der Ausmessung der Schiffe. Diese geschah nach Länge, Breite und Tiefe, und sollte darstellen, wie viele Last ein Schiff auf jeden Fufs Einsenkung laden könnte; sie war aber so

Digitized by Google

unvollständig, dafs, nach eigenen, offiziellen Geständnissen der Beamten jener Büreaux, ein Mehrbetrag der Ladungen bei grofsen Schiffen von 18, und bei kleinern von 8 bis 12 Lasten dadurch nicht ausgemittelt werden konnte. Die Qualität der geladenen Güter wurde theils aus Zertificaten, Frachtbriefen und Deklarationen der Schiffer, theils durch Visitirung der Fahrzeuge herausgebracht, und der Tarif bestimmte, wieviel von guten, mittlern und schlechten Gütern, als den drei in jenem angenommenen Klassen, entrichtet werden mufste.

Auf allen übrigen Zollstätten des Rheins war weder die Vermessung der Schiffe, noch ein anderes Mittel, ausser dem flüchtigen Augenmafse von Seiten der Beamten, und den Erklärungen von Seiten der Schiffer, zur Bestimmung der Ladungen nach Quantität und Qualität bekannt, viel weniger in Ausübung; und, was die Veranschlagung einer jeden Sorte von Gütern betrifft, so waren, besagtermafsen, entweder überall keine Tarife vorhanden, oder so wenig anwendbar, dafs sie gar nicht in Betracht gezogen wurden, auf alle Fälle aber auch ganz überflüssig, weil der Betrag der Ladungen nicht einmal im *Ganzen*, also viel weniger noch nach der *Verschiedenheit der Gegenstände*, worauf doch die Tarife sich beziehen mufsten, ausgemittelt werden konnte. In der letzten Zeit soll es auf den zwischen Köln und Mainz gelegenen eilf Zollstätten eine Art von Observanz gewesen seyn, die Fracht eines jeden Schiffes in drei Theile zu theilen, und davon ein Drittel für des Schiffers Kosten, ein Drittel für Unterhaltung des Schiffes und Gewinn zu passiren, und das letzte Drittel als Zollgebühr, zu $\frac{1}{11}$ für jede jener Zollstätten, zu verrechnen. Diese Methode (wenn sie wirklich im Gebrauch gewesen) würde von mehr Billigkeit der dasigen Zollbeamten zeugen, als man ihnen in jenen Zeiten wirklich zutraute. Aber, selbst angenommen, dafs man sich derselben bedienet habe: wie konnte man auch nur zur approximativen Bestimmung des jedesmaligen Frachtquantums, worauf dabei doch alles ankam, gelangen? Geschah es, wie fast nicht anders möglich war, durch Auflegung der Frachtbriefe, und Vergleichung des Inhalts von diesen mit der reellen Ladung des Schiffes durch Augenmessung: welcher Spielraum blieb da der List,

Digitized by Google

dem Eigennutze, der Schikane, der Willkühr! Das Wahre von der Sache ist, dafs der Schiffer auf jedem Zollbüreau sich so gut als möglich abzukaufen suchen mufste; dafs also weder er, viel weniger der Kaufmann, der ihm die Güter verlud; *sich voraus* eine richtige Rechnung über die Kosten der Transporte, worauf im Handel so vieles ankömmt, zu machen im Stande waren. Bei Veranschlagung der Flossen war auf den verschiedenen ehemaligen Zollstätten die Verwirrung, wo möglich, noch gröfser, als bei jener der Schiffe: ein jedes verfuhr dabei auf eine verschiedene Art, und mehr nach willkührlich angenommenen Sätzen, als nach Gründen der Theorie und Lehren der Erfahrung. Bei den Lizenten, über deren Ursprung und Eigenschaft hierbevorn in der *topographisch-statistischen Darstellung des Rheins* das Wesentliche angeführt worden, hatte die Veranschlagung und Erhebung von denen auf den verschiedenen Zollstätten wenig Verschiedenes.

Fast eben so drückend, als die Zölle und Lizente, war damals für die Schiffahrt und Handlung des Rheines das Stapelzwangsrecht der beiden Städte Köln und Mainz. Dieses Recht, *im strengen Sinne*, fordert, dafs Schiffe und Landfuhren nirgend auf dem Wege nach der privilegirten Stadt das Mindeste ausladen, auch keine Waaren führen, welche an weiter gelegene Plätze schon zugesagt oder verkauft sind; dafs die ganze Ausladung am Stapel einer solchen Stadt geschehe, und die Waaren mehrere Tage den Einwohnern allein zum feilen Kaufe eingesetzet werden; dafs endlich der übrig bleibende Theil zwar an Fremde verkauft, auch weiter versendet werden könne, der Verkauf aber durch Zwischentretung eines städtischen Faktors, und die Versendung auf andern Fahrzeugen, als womit die Waaren angekommen, geschehen müsse. Ein solches Recht nun genossen die beiden Städte, Mainz weniger, Köln mehr; wodurch die Transporte der Waaren nicht nur eine grofse Verzögerung litten, sondern auch ungemein vertheuert wurden. Hierzu kam eine Menge anderer Unannehmlichkeiten, womit die Ausübung jenes Rechts verbunden war, und die am Ende den Kaufmann veranlassen mufsten, für den Theil seiner Güter, welcher es nur immer zuliefs, den Landweg zu wählen, wenigstens es so damit einzurichten, dafs sie auf der Achse

Digitized by Google

um die Stapelplätze herumgeführt wurden. Die letzte Operation forderte, ausser dem Fuhrlohn, ein doppeltes Verladen der Waaren; da hierdurch die Kaufleute nicht abgehalten wurden, dieselbe sehr häufig anzuwenden: so kann man sich einen Begriff von den Kosten und Plackereien machen, denen sie in den Stapelstädten ausgesetzt waren.

Mit der Polizei auf dem Rheine hatte es vor Einführung der Octroi-Convention folgende Bewandnifs: Die rheinischen Kurfürsten, Mainz, Trier, Köln und Pfalz, hatten in frühern Zeiten sogenannte Zollvereine unter sich geschlossen, welche die allgemeine Anordnungen enthielten. Nun sollten, zur Handhabung von diesen, so wie zu Berathungen über fernere Einrichtungen, jährlich unter dem Vorsitze von Kurmainz, Deputationstage gehalten werden. Diese Deputationstage haben unter dem Namen von *Zollkapitel*, zum Theile bis zu den letztern Zeiten fortgedauert, ohne gleichwohl ihren Zweck zu erreichen, indem Eifersucht und sich durchkreuzendes Interesse von Seiten der vereinigten Fürsten selbst, dann Mangel an Mitteln der Ausführung gegen mächtigere Reichsfürsten, manche durchgreifende Maafsregel gehindert und sich allen umfassenden Verbesserungen entgegen gesetzet haben. Sie wurden immer seltener gehalten, und man schränkte am Ende die Berathschlagungen fast einzig auf die Untersuchung und Abstellung von etwa eingetretenen Neuerungen im Zollwesen ein: Mittlerweile jede rheinische Localobrigkeit solche Einrichtungen für ihren Stromantheil machte, wie sie ihr einseitiges Interesse forderte, und ohne Sorge darüber, ob sie zu dem Ganzen pafsten, zuweilen gar in der bestimmten Absicht, dem Gange des Ganzen eine andere, ihr selbst mehr zuträgliche, Richtung zu geben oder dem Nachbar entgegen zu arbeiten.

Die Kurfürsten von Mainz und Köln hatten es hergebracht, die Frachtpreise, jener für die mittelrheinische Stromstrecke, und dieser für die Strecke von Köln nach Holland, zu bestimmen: wogegen die holländische Regierung im Besitze ware, diese Preise für die Fahrt aus ihren Häfen nach Köln festzusetzen. Die dahin einschlägige Reglements wurden für unbestimmte Zeit erlassen, und waren äusserst unvollständig, indem sie nur die Hauptartikel enthielten, und für die übrigen eine Uebereinkunft zwischen Versender und Schiffer

Digitized by Google

oder eine Bestimmung *nach Advenant* zuliefsen. Dies machte solche sehr unbrauchbar: ein anderer Umstand aber machte sie sogar fast überflüfsig für den Schiffer. Dieser Umstand lag darinn, dafs, wenigstens in den beiden Stapelstädten, keine gehörig eingerichtete Rangfahrten bestanden. Wollte daher ein Schiffer Ladung haben: so mufste er sich mit den dasigen Commissionnärs und Spediteurs der Fracht wegen vergleichen; und der Wenigsfordernde hatte den Vorzug. Das Arrangement fiel gewöhnlich dahin aus, dafs der Schiffer einen viel geringern Preis, als den im Reglement bestimmten, erhielt, dieser aber doch, wo nicht ein höherer, auf dem Frachtbriefe notiret und dem Empfänger der Güter in Rechnung gebracht wurde, *) hierbei geschahe es durchgehends, dafs der Schiffer noch auf eine andere Art, nämlich durch Angabe eines geringern Gewichts, als die Colis wirklich enthielten, vervortheilt wurde, weil keine öffentliche Wagen vorhanden waren, und, wo deren eingeführt werden wollten, die Spediteurs und Commissionnairs sich mit all ihrer Macht und ihrem Einflusse entgegen setzten. Dies war unter andern noch im Jahr 1791 der Fall in Köln. Die holländischen Schifffahrts-Commissarien hatten eine neue Frachtliste für die Bergfahrt entworfen und dabei bedungen, dafs bei der Ausladung an jenem Stapel die Güter abgewogen und nach dem Befund die Frachten daselbst bezahlet werden sollten. Der kölnische Stadtmagistrat traf zu diesem Ende wirklich eine Wageneinrichtung: aber nun steckten die Spediteurs sich hinter den Kurfürsten; stellten die Sache als eine Neuerung in dem Rheinpolizeiwesen und als einen Eingriff in die Jurisdiktion der Zollkapitel vor; der Kurfürst nahm seinen Rekurs an die Reichsgerichte, und die Anstalt mufste vor der Hand aufgehoben werden. Im Verlaufe dieser Händel traten einige Vorfälle ein, die nebenher zeigen könnten, wie wenig es in jener Zeit möglich gewesen, auf dem Rheine Polizei zu üben, und wie schwer es selbst einem angesehenen Reichs-

*) Man ist weit entfernt, dieses von allen Häusern, die sich in Köln und Mainz mit Spedition abgegeben, zu behaupten: mehrere derselben haben vielmehr von jeher dieses unedle Mittel, auf Kosten armer Schiffer ihren Gewinnst zu vermehren, verachtet, und auf ihren Comptoirs strenge verbothen. Wer sie kennen will, frage den Schiffer: er wird die Einen segnend, die Andern seufzend nennen — ! —

Digitized by Google

fürsten und Mitgliede des Vereins, der sich als die höchste Stelle für die Einrichtung und Handhabung der allgemeinen Polizei des Stromes konstituirt hatte, gefallen, eine, auch nur für seinen eigenen Sprengel gehörende Maſsregel in Vollzug zu bringen: welche Vorfälle aber hier anzuführen der Raum nicht gestattet.

In diesem Zustande blieben die Sachen am Rhein bis zur Abtretung des linken Ufers an Frankreich: wo in Gefolge des 39ten Artikels des Reichsdeputations-Hauptschlusses vom 25ten Februar 1803, alle Zölle abgeschaffet, und an deren Statt ein Schifffahrts-Octroi angeordnet wurde, zu dessen Einrichtung, in Gemeinschaft mit der französischen Regierung, der Reichs-Erzkanzler die Vollmacht erhielt, und welche Einrichtung dann auch, durch die, am 15ten August des folgenden Jahres abgeschlossene, und sofort von beiden Paciscenten ratifizirte, Convention zu Stande kam.

Diese Convention sollte, vom Tage ihrer Einführung (dem 1ten November 1805) an, die einzige Norm für die Erhebung der Gebühren sowohl, als die Polizei der Schifffahrt des Rheins seyn; und sie blieb dieses in der That bis zum 28ten Februar 1810, da der Fürst Primas die ihm als damaligen Reichs-Erzkanzler, zur Kompletirung seiner Dotation durch den angeführten Reichsrezefs angewiesene Hälfte des reinen Ertrags des Oktroi gegen die Fürstenthümer *Hanau* und *Fuld* an den ehemaligen Kaiser von Frankreich abtrat: denn wiewohl dieser Fürst so wenig das Recht als noch den Willen hatte, mehr abzutreten, als ihm gehörte, das heifst, seinen Antheil an dem reinen Ertrage des Octroi, so nahm jener gleichwohl davon die Veranlassung, den Rhein mit seiner Schifffahrt und Handlung nunmehr als blos von ihm abhängig zu betrachten, und ihn, wie einen Flufs im Innern verwalten zu lassen.

Ein Dekret vom 8ten April des nämlichen Jahres theilte diese Verwaltung der General-Regie der vereinigten Rechte zu, die dann nichts Angelegneres hatte, als die liberalen Grundsätze der Convention zu beseitigen, und an deren Stelle ihren ganzen bekannten Administrations-Gräuel zu setzen. Vergebens wagte der Verfasser des Gegenwärtigen, in seiner Eigenschaft als General-Direktor des Oktroi, und, so wie von beiden Regierungen gemeinschaftlich zu dieser Stelle ernannt,

Digitized by Google

also auch beiden in Amtssachen verpflichtet, jener Behörde die triftigsten Vorstellungen zu machen, und, auf die förmliche Erklärung des Fürsten Primas gestützet, «dafs er nur seine *Octroi-Gefälle* an «Frankreich abgetreten habe, keineswegs aber über die Rechte, die «den gesammten Fürsten des rechten Rheinufers zuständen, habe «disponiren können, noch wollen» diese, in einem öffentlichen Staatsvertrage gegründeten, Rechte fortwährend in Erinnerung zu bringen. Man erlaubte sich indessen mit jedem Tage neue Eingriffe in diesen Staatsvertrag; liefs, um hierinn freieres Spiel zu haben, den lästigen Erinnerer, unter dem Vorwande, um Aufklärungen in Dienstsachen zu geben, nach Paris kommen, und vertraute das Interim einem jungen Auditeur und Employirten bei der Tabaksregie an: der dann, von niedern Helfershelfern unterstützet, und indem er den Rhein wie eine kaiserliche Tabaksmanufaktur behandelte, den Zweck seiner Sendung so glücklich erfüllte, dafs in wenig Monathen alle Zweige der so müheselig gegründeten Verwaltung in die gröfste Verwirrung gebracht waren.

Dieses nur vorbeigehend: wir wenden uns davon ab, um die Verfügungen der Convention, wodurch der Rhein eine seiner Lage angemessene Verfassung in den letztern Zeiten erhalten hatte, kennen zu lernen, so wie die Modifikationen in Vorschlag zu bringen, unter welchen, bei den veränderten Zeitverhältnissen, jene Verfassung dennoch erhalten, oder vielleicht noch verbessert werden könnte. Der Verfasser glaubet sich durch seine, während einer neunjährigen Verwaltung gesammelten, Erfahrungen zu Letzterm, wo nicht berufen, wenigstens berechtiget.

Der 1te *Artikel* saget, «dafs die Verfügungen des 39ten §. des Reichsrezesses vom Jahr 1803 der Convention zur Hauptgrundlage dienen sollen» und *der* 2te *Artikel*: «dafs diesemnach, wiewohl der Thalweg des Rheines die Hoheitsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland bilde, dieser Flufs jedoch, in Beziehung auf Schifffahrt und Handlung, als ein *gemeinschaftlicher Flufs* angesehen, und erstere gemeinschaftlichen Anordnungen unterworfen werden solle.»

Digitized by Google

Welchem Landesherren, bei der bevorstehenden neuen Territorial-Eintheilung von Deutschland, auch rheinanschiefsende Provinzen und Uferstrecken von beiden Seiten zufallen werden: so werden sie sich alle leicht über den, übrigens im 5ten Art. des Pariser Friedens schon ausgesprochenen Grundsatz verständigen, dafs der Rhein für Schifffahrt und Handlung als ein allgemeinsamer, freier Strom angesehen, und erstere durch gemeinschaftlich zu nehmende Anordnungen reguliret werde, deren Ausführung und Handhabung, so wie die Leitung der auf die Erhebung der Gebühren Bezug habenden Geschäfte, einer *Zentralbehörde* anvertrauet werden müsse, letzteres um Einförmigkeit in der Verwaltung zu erhalten, und dadurch die Quelle der unzähligen, ehehin zum gröfsten Nachtheile des Handels bestandene, Misbräuche und Unordnungen zu verstopfen.

Die Artikel 3, 4, 5 *u.* 6 betreffen die Beibehaltung des gezwungenen Umschlags oder der Verladung der Güter auf andere Schiffe, für die Städte Mainz und Köln. Durch die Verfugungen dieser Artikel sollte Mainz die Station zwischen Strafsburg und Köln, wie Köln die Station zwischen Mainz und Holland bleiben, dergestalt, dafs nach wie vor alle Schiffe, welche zu Strafsburg oder in einem andern oberhalb Mainz gelegenen Hafen geladen hätten, an letzterer Stadt nicht vorbeifahren könnten, sondern daselbst ihre Waaren auf andere Schiffe umschlagen müfsten, so wie alle Schiffe, welche zu Mainz oder in einem andern zwischen Mainz und Köln gelegenen, Hafen ihre Ladungen eingenommen hätten, dem nämlichen Zwange, in Rücksicht auf letztere Stadt, unterworfen seyn, und dafs endlich an beiden Stationen, in der Herauffahrt, das nämliche beobachtet werden sollte: alles dieses, wie die Konvention sich ausdrückt, damit die Schifffahrt auf der obern, mittlern und untern Stromstrecke mittelst solcher Fahrzeuge, deren Bauart und Ladungsfähigkeit einer jeden dieser Stromstrecken am angemessensten wären; so wie durch diejenigen Schiffer betrieben werden könnte, welche am besten Gelegenheit hätten, sich Kenntnisse mit Fertigkeit im Befahren der letztern zu erwerben.

Wie hiebevorn, in der *topographisch-statistischen Darstellung des Rheins*, verschiedentlich angezeigt worden, so ist dieser Flufs, eben

Digitized by Google

wie andere Flüsse, auf jedem Punkte seiner Linie nicht gleich fahrbar, wenigstens nicht für die nämliche Gattung von Schiffen fahrbar. Die Strecke zwischen Strafsburg und Mainz fordert andere Schiffe, als die Strecke zwischen Mainz und Köln, und diese läfst hinwiederum die Schiffe nicht zu, die aus Holland bis Köln heraufkommen. Diese physische Beschaffenheit des Stromes hatte unstreitig in den frühesten Zeiten eine Verladung der Waaren bei den Städten Mainz und Köln begründet; in der Folge liefsen diese beiden Städte, mit Beziehung auf das alte Herkommen, sich Privilegien darüber ertheilen, und wufsten endlich diesen an sich wohlthätigen *simpeln Umschlag*, zum gröfsten Nachtheile der Schifffahrt und Handlung, in einen *Stapelzwang*, mehr oder weniger von der Art, wie er oben beschrieben worden, zu verwandeln, auch, der steten Widersprüche und thätlichsten Widersetzungen von Seiten der übrigen rheinbetheiligten Landesherren ungeachtet, sich in dem Besitze und der Ausübung desselben bis zu den letzten Zeiten zu erhalten.

Die erste Urkunde, die man zu Gunsten des Stapelrechts von Köln anführet, und worinn sich bereits auf den Besitz unvordenklicher Zeiten abbezogen wird, ist ein Privilegium des dasigen Erzbischofs Konrad von Hochsteden vom J. 1259. Ein diesem ganz ähnliches Privilegium ertheilte Kaiser Karl IV. im J. 1355, doch wurde dasselbe im folgenden Jahre, und später abermals im J. 1375, widerrufen. Kaiser Friederich III. bestätigte im J. 1475 die von Karl IV. der Stadt ertheilten Privilegien, ohne des Stapels ausdrücklich zu erwähnen: wie dann dergleichen Erwähnung auch in keinem andern, in der Zeit zwischen jenen beiden Kaisern ertheilten, Gnadenbriefe geschehen war. Der Gnadenbrief des erstern wurde von dessen Sohn Maximilian I. im März des J. 1495 zwar bestätiget, diese Bestätigung aber im folgenden Monate widerrufen, aus dem Grunde, weil die goldene Bulle verbiethe, Privilegien zu ertheilen, die zum Nachtheile der Kurfürsten gereichen könnten. Der nämliche Kaiser gab nun aber, im J. 1505, einen neuen Gnadenbrief, worinn er auf die Vorstellung der Kölner, dafs sie ihren Stapel von Alters her gehabt und gebrauchet, denselben erneuerte und bestätigte. Doch wurde auch diese Bestätigung, aus dem nämlichen Grunde, wie oben, im Jahr

Digitized by Google

1510 widerrufen. Vorab, nämlich im J. 1506, war schon, durch ein Kompromifs, zwischen dem Kurfürsten und der Stadt vereinbaret worden, dafs nur die, schon von Alters her unter dem Namen von *Ventgütern* bekannten (gesalzenen und fetten) Waaren dem Stapel unterworfen, alle andere Waaren aber davon frei seyn sollten. Im J. 1521 erklärten die kölnischen Deputirten bei dem Kurfürstenkonvent zu Koblenz, dafs sie selbst nichts verlangten, als jene Ventgüter dem Stapel zu unterwerfen, und dies zwar nur, um deren Aechtheit und guten Zustand zu untersuchen, und zum Theile kraft Vertrages mit den *vier Kanten der niederländischen Landen* (Holland, Seeland, Brabant und Flandern) u. s. w. Eine ähnliche Erklärung, mit dem Ersuchen, sie doch bei ihrem alten Gebrauche wegen der Ventgüter, wie solcher zum besten der obern Landschaften und zum Nutzen sämmtlicher Zollstätten seit unvordenklicher Zeit Statt gehabt, gnädig zu handhaben und zu schützen, gelangte von Seiten des Stadtraths im J. 1527 an den Konvent der Kurfürsten zu Oberwesel. Da die Meinung von diesen aber höchstens auf einen Vergleich gieng, nach welchem auch selbst der Stapel über die Ventgüter nur auf gewisse Zeit und mit Vorbehalt des Widerrufs verwilliget werden sollte: so änderten von nun an die Kölner ihre Sprache und wollten es lieber auf den richterlichen Ausspruch ankommen lafsen, oder, wie bei einer Berathschlagung im J. 1608 Kurtrier sich ohngefähr ausdrückte, die Sache in einen ewigen Prozefs verwickeln. Wirklich erschienen dieselbe, nach noch mehrmals wiederholten Anfechtungen von Seiten der Kurfürsten, denen aber sie mit lediglicher Vorschützung ihres alten Rechts und Herbringens begegnet waren, im J. 1607 beim Reichskammergerichte mit einem Klaglibell, worinn sie auf Handhabung in ihrem althergebrachten Besitzstande ihres Stapels antrugen, ohne doch diesen auch hier in ausgedehnterm Sinne, als ehemals, zu nehmen, indem sie in ihren, im J. 1615, ferner bei jener Stelle übergebenen Konklusionen gestanden, dafs derselbe nur auf einige Waaren, und sonderlich auf Fisch- und Salzwerk, gehe. Die Sache wurde aber durch ein kaiserliches Reskript vom 18. Oktober 1617, wegen Inkompetenz vom Kammergerichte abberufen und zu dem Kurfürsten-Kollegium hinverwiesen: wo sie verloren war, wenn nicht

Digitized by Google

auf ein neues Mittel gedacht wurde. Dies Mittel schaffte Kaiser Ferdinand II, indem er im Jahr 1635 der Stadt ein Privilegium ertheilte, wodurch ihr nicht nur ihr altes Stapelrecht auf Ventgüter bestätiget, sondern dasselbe nunmehr auch auf alle andere Waaren ausgedehnet wurde. Die Rheinfürsten nannten dieses Privilegium *erschlichen*, weil es auf die falschen Vorspiegelungen von Seiten der Kölner, dafs ihr Stapelrecht von undenklichen Jahren hergebracht, von den Kaisern Karl IV. und Maximilian I. bestätiget und in steter Uebung erhalten worden, ertheilet worden. Auch traten noch im nämlichen Jahre diese Fürsten mit einer Protestation gegen dasselbe, so wie mit der Bitte an den Kaiser, auf, den ganzen ungerechten Stapelzwang zu untersagen, welche Bitte im folgenden Jahre von dem Kurfürsten-Kollegium, das sich der Sache nunmehr, als einer gemeinsamen, annahm, wiederholet wurde. Diesemnach war zu vermuthen, dafs Ferdinand II. das Privilegium widerrufen haben würde, wenn er nicht, vom Tode übereilt, daran gehindert worden wäre. Sein Sohn und Nachfolger, Ferdinand III., schickte die Bittschrift, worinn von den Kölnern die Bestätigung desselben nachgesuchet würde, an das Kurfürsten-Kollegium, weil, wie er sagte, die Wahlkapitulation ihm auflegte, die Zustimmung von diesem zu verlangen. Aehnliche Versuche und Bemühungen der Kölner mifslangen auch in der Folge; dabei wurden sie durch Anfechtungen und Widersprüche von Seiten der rheinbetheiligten Fürsten fast anhaltend in ihrem Besitzstande gestöret: welches, wie bereits angeführet worden, sie gleichwohl nicht hinderte, ihr vorgebliches Stapelrecht *in seinem ganzen Umfange* bis unmittelbar vor Einführung der Octroiverwaltung auszuüben.

Der Stapelzwang zu Mainz hatte diesen Umfang nicht; auch steiget sein Ursprung nicht so hoch ins Alterthum hinauf, wie der des kölnischen: denn derjenige, welchen Karl der Grofse der Stadt verlieh, betraf nicht Gegenstände der Handelsversendungen, sondern blos Lebensmittel. Nachdem dieser Kaiser nämlich den Sitz der vorhin zu Arles gehaltenen Reichversammlungen dahin verleget hatte, und nun der Zusammenflufs von Menschen eine stärkere Konsumtion allda verursachte, als welche, bei dem damaligen Zustande des Handels, auf gewöhnlichem Wege hätte befriediget werden können: verordnete

Digitized by Google

derselbe, dafs alle efsbare Waaren, ehe solche weiter verführet würden, vorher zu feilem Kaufe einige Tage aufgeleget werden sollten. Auch hörte dieser Zwang mit dem Beweggrunde, aus welchem er verliehen worden, und zwar durch ausdrückliche Verordnung Kaiser Friedrichs II, wieder auf, nachdem dieser Kaiser den Sitz der Reichsversammlungen ferner von Mainz nach Frankfurt verleget hatte. Die ersten offenbaren Versuche, ein gezwungenes Ausladen der Kaufmannsgüter in Mainz einzuführen, fallen in das Jahr 1471, und trafen vorerst die den Flufs aufwärts kommenden, namentlich die damals so genannten schwarzen oder kölnischen Schiffe: wiewohl man, unter anderm Vorwande, auch die oberrheinischen und Neckarschiffe in dieser Hinsicht nicht viel anders behandelte. Als nun aber die rheinischen Kurfürsten, besonders Pfalz, sich hierauf in den ernsthaftesten Ausdrücken gegen den Erzbischof beschwerten, erwiederte dieser: « die Sache sey sein und des Stifts alt Herkommen und Freiheit. » Im Jahr 1495 liefs sich Kaiser Maximilian I. dahin bringen, einen förmlichen Bestättigungsbrief über dieses vorgebliche alte Herkommen zu ertheilen: wonach man alsdann noch kühner in seinen Anmafsungen fortfuhr, ohne gleichwohl, wegen den steten Einsprüchen und Widersetzungen von Seiten der rheinischen Kurfürsten, zu einer bestimmten Umfangsbezeichnung und Einrichtung der beliebten Zwangsanstalt zu gelangen. Dies unternahm erst im Jahr 1651 der Erzbischof Johann Philipp, indem er ausdrücklich verordnete, dafs hinfür keine niederländische oder andere Schiffer ihre Güter den Rhein und Main hinauf verführen, sondern diese zu Mainz ausladen und auf einen andern Boden überschlagen sollten: wobei einstweilen zwar noch den Main- und Neckarschiffern die Thalfahrt über Mainz, jedoch nur mit der Einschränkung, gestattet wurde, dafs sie ihre Rückfracht aus den unterhalb gelegenen Häfen dem Umschlage zu Mainz unterwerfen, so wie auf alle Ladungen von Mainz aus verzichten müfsten. Hierdurch geriethen die rheinischen Kurfürsten nun aber in neue Bewegung; und, als alle gütliche Vorstellungen bei dem Erzbischofe nichts verfangen wollten: so schritt endlich Pfalz zu Repressalien, und verordnete (1655), dafs an den Zollstätten zu Oppenheim und Bacharach die Mainzer Schiffer angehalten und

Digitized by Google

Waaren und Personen, eben wie damals zu Mainz geschah, dem Umschlage auf pfälzische oder andere Schiffe, auch zu Erlegung des Stapelbetrags gezwungen werden sollten. Da inzwischen diese Mafsregel, bei ihrer direkten Wirkung auf Mainz, auch nicht ermangeln konnte, dem durch die neue Zwangsanstalt ohnehin genug gepreſsten Rheinhandel einen Druck mehr beizubringen: so wurde solche, auf dringliche Vorstellung von Seiten der beiden andern rheinischen Kurfürsten, bald wieder zurückgenommen: dagegen kam in der Folge ein gemeinschaftlicher Entwurf zur Sprache, dem Waarenzuge eine neue Richtung zu geben, wodurch der Hafen von Mainz umgangen würde. Nach diesem Entwurfe sollten nämlich Koblenz und Rheintürkheim zu Stationsplätzen genommen und die Strafse der wechselseitigen Verbindung zu Lande über Odernheim, Kreuznach, Kastelaun und den Hunsrücken gezogen werden. Am Ende half alles nichts: Der Mainzer Stapel wurde widersprochen, angefeindet, verwünschet, aber in seinem Gange nicht gehemmet. Im J. 1749 kam endlich ein Vergleich mit Kurpfalz, und im J. 1751 ein anderer, wegen Strafsburg, mit Frankreich zu Stande, wodurch jener Stapel anerkannt, dagegen der Schifffahrt der beiden andern Staaten gewisse Vergünstigungen für den Oberrhein eingewilliget wurden. Und in diesem Zustande blieben auch hier die Sachen bis zu den durch die Oktroi-Konvention eingeführten Veränderungen.

Kurz vor dem Zeitpunkte, wo die Konvention beschriebener Mafsen die Sache auf ihren alten Ursprung zurückführte, und dadurch ein Mittel zwischen Stapel-*Unfug* und *Ungebundenheit* der Schifffahrt auffand, wurde vieles über den Nutzen und Schaden eines auch blofsen Umschlagszwanges überhaupt, und besonders in Rücksicht des Rheines, geredet und geschrieben. Die Gegner sagten: «Wenn die Güter sowohl auf- als abwärts nicht weiter, als nach den privilegirten Städten, verführt werden können, und allda ausgeladen, dann wieder auf andere Schiffböden verpacket werden müfsen, um weiter verbracht zu werden: so wird dadurch ein schädlicher Aufenthalt im Transport verursachet, und durch die Ausgaben an Arbeitslohn, Krahnen-, Wage-, Werft- und Packhaus-Gebühren, Provision des Spediteurs etc. die Waare vertheuert, der Vexationen und Geldschneidereien nicht

Digitized by Google

zu gedenken, die bei dergleichen Zwangsanstalten gewöhnlich mit unterlaufen: und wozu am Ende Anstalten, indem, wenn die Natur des Handels und der Schifffahrt des Rheins Stations-Städte unumgänglich fordert, der eigene Vortheil den Kaufmann und Schiffer schon bestimmen wird, sich solche zu wählen?» Die Vertheidiger antworteten: «Wenn man, um z. B. aus Holland über Köln hinauf zu fahren, statt der nunmehr üblichen und schicklichen grofsen Schiffe, kleinere einzuführen genöthiget wäre: so würden dadurch eben, und im Verhältnisse, wie die Anzahl der letzten und die dazu gehörige Bemannung vervielfältigt werden müfste, die Transportkosten vermehrt werden müssen: müssen aber einmal, wegen Verschiedenheit der Stromstrecken und der dadurch nothwendig werdenden Verschiedenheit der Fahrzeuge, oder wegen der Eigenschaft gewisser Waaren, die eine lange Reise nicht aushalten, ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden, Umladungspunkte seyn: so fordert es das Beste des Handels, dafs diese Punkte *unveränderlich* bestimmt werden; hierinn liegt das einzige Mittel, an gewissen Plätzen jenen Zusammenflufs von Fahrzeugen jeder Gröfse, jenes sich stets erneuernde Zuströmen von Waaren für die verschiedensten Bestimmungen, wodurch dem Kaufmanne, wie dem Schiffer, die Gelegenheit und das Vermögen, ihre Industrie und Thätigkeit zu nähren, gesichert werden, und die, indem sie dem einen alle Leichtigkeit für die schleunige und sichere Wiederversendung der Waaren darbiethen, dem andern solche Rückladungen verschaffen, die ihn für zufällige Verlüste entschädigen, und in den Stand setzen, sich zu billigen Frachtpreisen zu verstehen.» Man hätte zur Empfehlung des gezwungenen Umschlags noch hinzu setzen können, dafs er, *an gewisse Plätze gebunden*, auch grofse und sonst nicht zu erhaltende Vortheile in polizeilicher Rücksicht, und zwar hauptsächlich, um von diesen Punkten aus die grofse und eigentliche *Handlungs-Schifffahrt* zu reguliren, gewähre. Sicher ist, dafs, sobald gestattet werden würde, an jedem Orte, nach des Schiffers Konvenienz, aus- und einzuladen, die grofse Schifffahrt des ganzen Stroms bald zu einer Heckenfahrt herabsinken müfste. Und so scheinen die Gründe für die Beibehaltung desselben überwiegend zu seyn, ausbedungen, dafs

Digitized by Google

man ihn nicht bis auf Gegenstände ausdehnen wolle, deren Volumen, Schwere, Gebrechlichkeit, oder geringer Werth solches gar zu beschwerlich machen, oder die es nicht ertragen, ohne Abgang zu leiden, oder zu hoch im Preise zu steigen. Mit dieser letztern Einschränkung hatte dann auch die General-Oktroidirektion sich erlaubt, den gezwungenen Umschlag zu Köln und Mainz, während der Zeit ihrer konventionellen Existenz, zu betrachten: sie war darüber aber mit den Ortsobrigkeiten dieser beiden Städte, die sich dabei beeinträchtiget glaubten, verschiedentlich in unangenehme Diskussionen gerathen: woher es nöthig wäre, dafs nun, wenn beliebet würde, die Sache im Wesentlichen beizubehalten, auf das genaueste zu bestimmen, *welche Gegenstände* dem Umschlage unterworfen bleiben, und welche davon befreiet werden sollen, so wie auch die Leistungen an Krahnen-, Wage- und Werft-Gebühren auf das pünktlichste zu reguliren.

Die im 7ten *Artikel* der Konvention erwähnten Beamten, denen durch ein ministerielles Reglement vom August 1805 der Name der *Stations-Controleurs* beigelegt worden, sind von der gröfsten Nützlichkeit. Ihre Bestimmung geht dahin, unter der Aufsicht der Generaldirektion über die regelmäfsige Ausübung des gezwungenen Umschlags zu wachen: wefs Endes sie den, in Gefolge des letztern Statt habenden, Ein- und Ausladungen beizuwohnen, die Manifeste der Schiffer zu bewahrheiten, und deren Inhalt mit den Scheinen der öffentlichen Wagen zu vergleichen, sodann Sorge zu tragen haben, dafs der Kaufmann zur *richtigen Zeit und unbeschädigt* seine dem Schiffer anvertrauten Waaren erhalte. Ohne Zweifel kann gegen die Beibehaltung dieser Beamten nichts eingewendet werden.

Nachdem im 8ten *Artikel* der Konvention das eigentliche Stapelrecht, mit allen damit verbundenen, oder unter ähnlichen Titeln gehobenen Abgaben, als abgeschafft, sodann erklärt wird, dafs der beibehaltene Umschlag nur zum Zwecke habe, den Versendungen *Regelmäfsigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit* zu verschaffen, keineswegs aber, den Handel den beiden Stations-Städten zinsbar zu machen: so werden in diesem Artikel die Geldleistungen für den Gebrauch der Krahnen, Wagen und Werfte, so wie in dem 9ten *Artikel* die für den Gebrauch der Waarenlager genau bestimmt. Diese genaue Bestimmung hat

Digitized by Google

inzwischen nicht verhindern können, dafs sich nicht häufig Debatten zwischen den Kaufleuten und Hafenpolizei-Beamten jener Städte erhoben hätten; indem letztere sich nicht selten angemafset, die verwilligten Abgaben auch von solchen Gegenständen zu fordern, die weder das Werft, noch die Krahnen und Wagen berühret hatten. Zur Verhütung ähnlicher Mifsbräuche für die Folge würde die ausdrücklichste Erklärung über diesen Punkt vonnöthen seyn.

Der 10te *Artikel* der Konvention will, dafs die Frankfurter Mefs-Freiheiten, in Hinsicht der Stationen der Rheinschifffahrt, in der Folge, wie vorhin, bestehen, d. h., dafs die sogenannten Mefsschiffe in der Hin- sowohl als Herfahrt von Frankfurt dem gezwungenen Umschlage nicht unterworfen seyn sollen.

Diese Verfügungen sind, so wie auf altes Herkommen gestützet, also in der Billigkeit gegründet. Die Stadt Mainz hat jedoch häufig dagegen reklamirt; wogegen die General-Oktroidirection es für ihre Pflicht gehalten, auf der pünktlichen Erfüllung der Verfügung der Konvention hierinn zu bestehen. Um indefs hierüber nichts Unsicheres fortdauern, und den Mefsschiffern und Kaufleuten die gehörige Zeit zu lassen, um ihre Waaren zu der Messe hin- und von da zurückzubringen; so wäre diesem Artikel beizufügen: dafs zu dem Ende acht Tage vor, und acht Tage nach der Messe gestattet würden, nach welcher Zeit die Messeschiffe in die Kathegorie der übrigen, den Rhein befahrenden, Schiffe zurückträten.

Ausser den eben bemerkten Messefreiheiten, geniefst die Stadt Frankfurt vermöge des 11ten und 12ten Artikels der Konvention noch anderer, sehr wichtiger Vergünstigungen. Dieselben bestehen darinn, *a*) dafs Mainzer Schiffe, einzig für Rechnung Frankfurter Handelsleute zu Köln befrachtet, direkt und ohne zum Umschlage zu Mainz gehalten zu seyn, sich nach Frankfurt begeben können, mit der einzigen Bedingung, alsdann zu Welmich (Caub) noch ein Zehntel über die gewöhnlichen Oktroigebühren, und in Mainz die Hälfte der Krahnen- und Wagegelder, wozu sie beim wirklichen Umschlage verbunden gewesen wären, zu entrichten; *b*) dafs die aus dem Oberrhein, mit einer Bestimmung für Frankfurt, herunterkommenden Schiffe direkt, und ohne in Mainz auch nur anzuhalten, in

Digitized by Google

den Main einlaufen können, die von Frankfurt, mit einer Bestimmung für den Oberrhein, den Main herunterkommenden Schiffe aber zu Mainz zwar anhalten müssen, jedoch nicht, um einen Umschlag zu machen, sondern nur um die Oktroigebühren daselbst zu entrichten.

Gegen diese Vergünstigungen hat die Stadt Mainz, als ihr zum Nachtheile gereichend, häufig Reklamationen erhoben. Sie sagte: Alle Ausnahmen von einer allgemeinen Regel müfsten im eingeschränktesten Sinne genommen werden, und so folgte, dafs blos jene Schiffe, die sich *direkt* nach Frankfurt begäben, und deren Ladungen für diese Stadt bestimmt wären, die Wohlthat jener Verfügungen geniessen könnten; nun wäre es aber, bei dem seichten Bette des Mains, die meiste Zeit des Jahres physisch unmöglich, dafs beladene, grofse Rheinschiffe, ohne umzuladen, *direkt* nach Frankfurt führen. In der That verladen die meisten jener Schiffe an der Mainspitze ihre Güter in kleinere, platte, dem Flusse angemessene Fahrzeuge; und die Stadt Mainz hat also in so weit Recht, dafs die in Köln für Frankfurt geladenen Schiffe sich nicht direkt nach dieser Stadt verfügen.

Diese Reklamationen verdienen Aufmerksamkeit, nicht blos wegen der Beeinträchtigung der Stationsrechte der Stadt Mainz, sondern, und vorzüglich, weil die Umladungen, welche an der Mainspitze Statt haben, ohne alle Aufsicht geschehen, und weil die, durch die Konvention den vom Oberrhein herabkommenden Schiffen gestattete Befugnifs, in den Main einzulaufen, ohne die mindesten Abgaben zu entrichten, dabei, dafs sie dem Aerarium sehr nachtheilig ist, zugleich das richtige und nöthige Verhältnifs störet, welches in Hinsicht sowohl des Rechts als der Pflicht unter den Leistungsschuldigen bestehen mufs. Da inzwischen höhere Rücksichten bewogen haben können, eine Stadt, die so grofsen Einflufs auf den Rheinhandel hat, wie Frankfurt, vorzüglich zu begünstigen: so waget man es nicht, eine Aenderung hier in Vorschlag zu bringen.

Der 13*te* *Artikel* der Konvention verfüget, «dafs die Oktroiverwaltung, von einer Frankfurter Messe zur andern, die, in den beiden Stationsstädten für die Verladungen nach verschiedenen Bestimmungsorten zu zahlenden, Frachtpreise reguliren, und des Endes die Gutachten der Handelskammern von Köln, Mainz und Strafsburg, und

Digitized by Google

der Stadträthe von Düsseldorf, Frankfurt und Mannheim einholen solle.» «Die so regulirten Frachtpreise (setzet der Artikel hinzu) dürfen in keinem Falle überschritten werden.»

Bei der ersten Ansicht dieser Verfügung ist man geneigt, zu glauben, dafs sie nichts zu wünschen übrig lasse; und gleichwohl ist nichts sicherer, als dafs, so lange die, durch die Konvention eingeführte, Ordnung auf dem Rheine bestanden, nie ein Frachtreglement von der General-Oktroiverwaltung ausgegangen sey, das nicht mehr oder weniger lebhafte Reklamationen veranlafst hätte. Die Ursache ist, weil jede, zur Abgebung ihres Gutachtens in dieser Sache berufene, Stadt ihr eigenes, meist von jenem ihrer Nachbarstädte verschiedenes, oder diesem selbst entgegengesetztes Interesse im Rheinhandel hat, woher häufig solche Abweichungen und Widersprüche sich in den Meinungen und Vorschlägen ergaben, dafs es schwer, ja fast unmöglich war, ein *Mittelpreis* daraus herzuleiten, der, indem er dem Beísten des Handels und der Schifffahrt angemessen gewesen wäre, den billigen Wünschen der allerseits Betheiligten genau entsprochen hätte.

Diese Schwierigkeiten heben die Nothwendigkeit nicht auf, (und hierinn sind alle grofse Städte am Rhein, Frankfurt nicht ausgenommen, mit den Schiffern einig) erst, dafs überhaupt die Frachtpreise für alle Direktionen der Schifffahrt festgesetzet werden; dann, dafs diese Festsetzung durch eine öffentliche Autorität, und *auf eine offizielle, für beide Ufer gleich verbindliche Art* geschehe.

Was den ersten Punkt betrifft, so wurde, nach dem Uebergange der Oktroiverwaltung unter die französische Regie in Folge des Vertrages des Fürsten Primas mit dem vormaligen Kaiser von Frankreich, durch einige Reklamanten die Frage veranlasset, ob es nicht besser und für den Handel zuträglicher sey, die Frachten, ohne Einmischung der öffentlichen Autorität, zwischen Schiffer und Kaufmann reguliren zu lassen? und diese Frage von den zum Gutachten aufgeforderten Handelskammern im Wesentlichen dahin beantwortet: «dafs der Ab«gang einer offiziellen Bestimmung der Frachten den Schiffer, um «sich einen Vorzug im Laden gegen seine zahlreichen Konkurrenten «zu verschaffen, zwingen würde, jede Bedingung einzugehen, die

Digitized by Google

«ihm der Spediteur vorschreiben wollte; dafs die Gewinnsucht ver-«schiedener Individuen nicht ermangeln würde, diesen Umstand zu «benutzen, um die Fracht so tief herunter zu bringen, dafs der «Schiffer vom Ertrage seines müheseligen Gewerbes bald nicht mehr «würde leben, viel weniger seine Fahrzeuge und die dazu nöthigen «Geräthschaften in gutem Stande erhalten können: woraus dann die «Folge entstehen müfste, dafs die Schifffahrt auf dem Rheine allmählig «nur von einem Haufen ausgehungerter Menschen betrieben werden, «und so die für den Handel so nöthige Sicherheit verloren gehen «würde; wozu noch käme, dafs der rechtliche Kaufmann der ihm «gestatteten Freiheit bald überdrüssig seyn würde, indem er beim «Abgang eines allgemeinen Frachtreglements in den Fall gerieth, «über die Fracht eines jeden Artikels der verschiedenen Waaren mit «dem Schiffer zu verhandeln, und so seine kostbare Zeit zu verder-«ben, dabei sich auch noch dem Vorwurfe seines Korrespondenten «auszusetzen, dafs andere gewinnsüchtige und weniger delikate Spe-«diteurs, durch zu strenges Bedingen des Schiffers, bessere Bedin-«gungen, als er, anböthen, um die Speditionen an sich zu brin-«gen u. s. w.»

Angehend den andern Punkt, so hat zwar, Anlafs der vorstehenden Beantwortung, eine der rheinischen Handelskammern den Wunsch geäussert, dafs, statt, wie bis dahin, die Regulirung der Frachten für den ganzen Rheinstrom der General-Oktroidirektion zu überlassen bliebe, solche den Lokalautoritäten unter ihre Attributionen gegeben werden möchte. Allein dieser Vorschlag ist monstruös; denn, wenn, wie oben bemerkt worden, das eigene Interesse oder die einseitigen Ansichten den zur Antheilnehmung an diesem Geschäfte bisher berufenen Städten nicht zugelassen hat, nur solche Vorschläge zu machen, die zur Herausfindung eines billigen *Mittelpreises* gedienet hätten: wie dürfte man erwarten, dafs jede für sich andere Bestimmungen machen würde, als die sie nur ihrem eigenen Vortheile angemessen fände! —

Um eine billige Frachtbestimmung für alle Direktionen der Schifffahrt auf dem Rheine zu erhalten, mufs solche einer Stelle anvertrauet werden, die, jedem Lokalinteresse fremd, wesentlich nur das

Digitized by Google

allgemeine Wohl der Schifffahrt und des Handels zum Zwecke ihrer Verrichtungen haben kann: und diese Stelle ist die General-Oktroidirektion. Dieselbe hätte aber, ausser von den in der Konvention genannten Städten, auch noch Gutachten, für den Mittelrhein, von *Koblenz*, und für den Niederrhein, von *Wesel* jedesmal einzuholen, sodann wegen der aus Holland nach Köln kommenden und von Köln nach Holland zurückgehenden Güter sich jährlich mit den Städten Amsterdam, Rotterdam, Dordt, Utrecht und Nimwegen zu benehmen; bei Verschiedenheit der Vorschläge aber einen solchen Mittelpreis zu bestimmen, wobei der Schiffer bestehen könnte, und das Wohl des Handels nicht beeinträchtiget würde.

Die Artikel 14, 15, 16 *und* 17 der Konvention betreffen die Errichtung zweier Schiffergilden, der einen für Mainz und der andern für Köln, denen die, von diesen beiden Stationsstädten aus stattthabende Schifffahrt ausschliessungsweise anvertrauet werden solle, und worinn jeder, mit den gehörigen Eigenschaften und den Zertifikaten des Handelsstandes versehene, Schiffer von beiden Rheinufern aufgenommen werden könne.

Man kannte schon vor Alters Schiffergilden auf grofsen Flüssen; und die Holländer, die man wohl als Beispiel anführen kann, wenn von Polizei der Schifffahrt die Rede ist, hatten deren von jeher überall in ihren Städten, wo ansehnliche Versendungen zu Wasser Statt fanden. Auch sind dergleichen Vereine für den regelmäfsigen Gang der Schifffahrt, die das erste Erfordernifs des Handels ist, durchaus unentbehrlich; diesem ungeachtet haben dieselben Widersacher gefunden, die, indem sie ihr Privatinteresse hinter dem grofsen Grundsatze der unbeschränkten Handelsfreiheit zu verbergen gesucht, grofse Wohlthaten von der freien Konkurrenz versprochen haben. Eine solche Konkurrenz würde aber den Verderb des gröfsten Theils der Schiffer verursachen; wogegen es auf der andern Seite, durch eine zweckmäfsige Polizeiaufsicht, leicht ist, die schlimmen Wirkungen des Monopols oder das Herabsinken der Schiffer zu einer allzugeringen Anzahl zu verhindern.

Die beiden Gilden, wovon die Rede ist, sind durch ministerielle Reglements vom 12ten Oktober 1807 organisirt worden. Eine Erfah-

Digitized by Google

rung von sechs Jahren hat gezeiget, dafs die Reglements im Ganzen zwar zweckmäfsig, in ihren Theilen aber mangelhaft sind: sie bedürfen daher einer Revision, um verschiedene Verfügungen mehr den Zeitumständen anzupassen.

Der 18te *Artikel* der Konvention hat zum Zwecke, die Waarenversendungen in den Stationsstädten zu sichern und zu beschleunigen, dabei zu verhindern, dafs Partheilichkeit in Behandlung der Ladenden eintrete. Zu diesem Ende wird verfüget, dafs in der Rangreihe geladen, und sobald eine gewisse Quantität Waaren sowohl zu Mainz als zu Köln vorhanden ist, damit abgefahren werden müsse. Diese Quantität oder dieses Minimum der Ladungen ist aber dem Bedarf des Handelsverkehrs in den Stromstrecken, wofür es bestimmt ist, nicht angemessen, und die gemachten Erfahrungen rathen, hierinn wesentliche Abänderungen vorzunehmen. Zudem reicht es, zur möglichsten Beschleunigung der Waarenversendungen in den Stationsstädten, nicht hin, dafs ein Minimum der Ladungen bestimmt sey, sondern es mufs auch ein Maximum, das bei einem grofsen Zuflusse der Waaren dem Schiffer verwilliget werden könne, es mufs vor allem aber eine *Ladungszeit* bestimmt werden, nach deren Abflufs der Schiffer verbunden ist, abzufahren, welches auch die Quantität von Waaren sey, die er eingenommen hat.

Ueber diese wichtige Polizeiveranstaltung ist eine raisonnirte Abhandlung bereitet, und bestimmt, mit andern aufklärenden Bemerkungen, der Behörde mitgetheilt zu werden, welche mit der schliefslichen Festsetzung der künftigen Ordnung der Dinge auf dem Rheine beauftragt werden wird.

Die Artikel 19, 20 *und* 21 der Konvention haben die grofse und kleine Schifffahrt des Rheins zum Gegenstande. Diese beiden Gattungen der Schifffahrt werden so beschrieben, dafs unter der ersten diejenige verstanden werde, welche von einem Theile des Rheines zum andern, mit Vorbeifahren an Mainz und Köln, Statt hat, und unter der andern diejenige, welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zwecke hat, welche so gelegen sind, dafs sie durch den Rhein miteinander verkehren können, ohne an jenen Stationsplätzen vorbeizufahren. (Art. 19.) Die kleine

Digitized by Google

Schifffahrt ist für alle Schiffer der beiden Ufer frei gegeben, welche sich zu diesem Ende nur mit einem, unter der Autorität ihrer respektiven Landesherren ausgefertigten Erlaubnifsscheine zu versehen haben (Art. 20).

Diese Verfügungen, indem sie einige Zweifel erregt, haben die Frage veranlafst: ob die grofse Schifffahrt sich einzig auf die Verladung und Verführung der Waaren beschränken müsse, welche ihre Bestimmung von einem Stationshafen zum andern, oder von Köln nach Holland und von Mainz nach Strafsburg haben, oder ob die, mit der grofsen Schifffahrt ausschliefslich beauftragten Gildeschiffer nicht auch zugleich Ladungen für alle zwischen jenen Hauptpunkten gelegene Oerter einnehmen, und verführen dürfen. Man hat die Frage noch weiter ausgedehnet, und zu wissen verlangt, ob, wenn die grofse Schifffahrt, beschriebenermafsen, auf die beiden Stationshäfen beschränket würde, die kleine Schifffahrt befugt wäre, alle Handlungstransporte zwischen diesen und jenen Mittelplätzen zu bewerkstelligen, und eben, als sey die Frage schon zu ihren Gunsten entschieden, hat sich die letzte in den Besitz, in den völligen Besitz jener Transporte gesetzet, und sie wirklich, zum grofsen Nachtheile der ersten, fortdauernd bewerkstelliget.

Diese Frage konnte übrigens nur von dem Eigennutze einiger unbescheidener Spediteurs, die den Vortheil ihres Comptoirs dem allgemeinen Wohl des Handels, das sie heuchlerischer Weise gleichwohl immer im Munde führen, vorziehen, aufgeworfen werden; jeder Unbefangene findet die Auflösung leicht, theils in den Ausdrücken der Konvention selbst und der Reglements über die Organisation der Schiffergilden, theils in der Natur der Sache; denn, wenn man als grofse Schifffahrt nur diejenige betrachten wollte, welche von einem Stationshafen zum andern, oder von den respektiven Stationshäfen einerseits nach Strafsburg, und andererseits nach Holland Statt hat; so würde man der kleinen Schifffahrt eine solche Ausdehnung geben, dafs sie gegen jene erschien wie 3 zu 2, indem sie, statt sich einzig mit Besorgung des kleinen Wechselverkehrs in Landesprodukten u. dgl. zwischen nahegelegenen Uferplätzen zu beschäftigen, auch sich eines grofsen Theils der eigentlichen Handelstransporte bemäch-

Digitized by Google

tigen würde: welches, da solches einer verständigen Polizeianstalt entgegen strebt, unmöglich die Absicht der Verfasser der Konvention gewesen seyn konnte.

Dieser Gegenstand gehöret zu den wichtigsten der Rheinschifffahrts-Polizei, woher man auch ihn einer besondern Bearbeitung würdig gehalten, wovon das Resultat der geeigneten Behörde zu seiner Zeit vorzulegen, man sich zur Pflicht rechnen wird.

Ausser der grofsen und kleinen Schifffahrt, wovon die vorhergehenden Artikel handeln, bestehet noch eine dritte Gattung auf dem Rheine: diese ist die sogenannte Diligenzfahrt. *Der* 22te *Artikel* entziehet sie den Anordnungen über die Stationshäfen und Schiffergilden, unter der Bedingung, dafs sie nur Reisende und deren Effekten, nicht aber Waaren führe.

Man glaubet, zum Vortheil dieser Fahrt sagen zu müssen, dafs sie nicht nur grofse Bequemlichkeit für Reisende darbiethe, sondern zugleich zur Fortbringung jener Waaren, die in kleinen Parthien versendet werden, und keinen langen Aufenthalt vertragen können, wichtige Dienste leisten könnte, und wirklich geleistet hat: zu welchem Ende ihre jetzige Einrichtung aber einer Umschaffung bedürfte, wozu das Nöthige im Archiv der Generaldirektion bereit lieget.

Der 23te *Artikel* der Konvention erkläret, dafs die Anordnungen von dieser nicht auf die Flüsse ausgedehnet werden können, welche sich, es sey von der rechten, oder von der linken Seite, in den Rhein ergiefsen.

Der 24te *Artikel* bestimmt gleichwohl, als Ausnahme von dieser Regel, in Hinsicht des Mains, dafs die Schifffahrt dieses Flusses zwischen Mainz und Frankfurt gemeinschaftlich von den Schiffern dieser beiden Städte ausgeübet werden solle, dergestalt, dafs zur nämlichen Zeit, wo ein Mainzer Markschiff nach Frankfurt fährt, ein Frankfurter nach Mainz herunter kommen könne, und umgekehrt.

Da die Verfügungen dieser beiden Artikel eben so vortheilhaft für beide Städte, als nützlich für das handelnde und reisende Publikum sind: so glaubt man für die Beibehaltung der bestehenden Ordnung stimmen zu müssen.

Digitized by Google

Die Artikel der Konvention *von* 25 *bis* 32 einschliefslich, schreiben die Formalitäten vor, welche, wegen der Douane, jene Schiffer zu erfüllen hatten, die durch Schiffbruch, oder sonstige gewaltsame Ereignisse gezwungen würden, in einem Hafen des linken Rheinufers zu landen und auszuladen.

Da der Rhein nun gröfstentheils wieder unter Teutschlands Hoheit zurückgekehret ist; so fallen, mit Ausnahme für die obere, französisch gebliebene Strecke, diese Anordnungen weg. Aber auch hier müsse der, für Schifffahrt und Handlung frei erklärte, Fluſs weder dies- noch jenseits des Thalwegs einer Plagerei jener Art weiter ausgesetzt seyn. Die Inspektion der Douane müsse, wo es auch am Rheine sey, an die Thoren der Ein- und Ausladungsplätze zurückgewiesen werden, dergestalt, dafs alle Schiffe, ohne Ausnahme, sobald sie das Ufer verlassen haben, einer unbeschränkten Freiheit geniessen, und während ihrer Fahrt keiner andern Untersuchung, als jener der Oktroibeamten unterworfen seyen. Ohne diese Freiheit kann durchaus kein Transithandel, der doch einen Hauptzweig des grofsen Rheinhandels ausmacht, auf diesem Flusse bestehen.

Die Artikel 33 *bis* 36 *einschlieſslich* der Konvention beziehen sich auf die Unterhaltung der Leinpfade beider Rheinufer. Nach dem 39ten §. des Reichsrezesses von 1803 sollte, nach Abzug der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten, der Ertrag des Oktroi in zwei gleiche Theile getheilet, und jeder hauptsächlich zur Unterhaltung der Leinpfade und zu den Arbeiten verwendet werden, welche die Schifffahrt auf jedem der beiden Ufer nöthig machte. Diese Disposition wird hier dahin modifizirt, dafs *a*) die Unterhaltungskosten nicht aus der Masse des Oktroiertrags vor der hiervon zu machenden Theilung genommen werden sollten: wogegen jede der kontrahirenden Parthien sich verbindlich machte, für jene Unterhaltung auf dem Ufer, das ihr angehörte, zu sorgen, und die dazu erforderlichen Kosten aus den Summen zu bestreiten, die ihr nach der Theilung zufallen würden; dafs *b*) unter der Unterhaltung der Leinpfade die Verbindlichkeit nicht begriffen sey, die Uferbauwerke, Dämme und andere, zum Schutze gegen Ueberschwemmungen bestimmte, Kunstanlagen zu errichten, auszubessern und zu unterhalten, sondern blos die Wege, welche über diese Werke hingehen.

Digitized by Google

Es ist Pflicht, hier zu bemerken, dafs so lange diese Besorgung zu den Verpflichtungen des Fürsten Primas gehöret hat, sie pünktlich erfüllet worden ist. In Gefolge des Vertrags, wodurch dieser Fürst seinen Antheil an den Oktroigefällen an Frankreich abgetreten, hätten seit 1810 nun auch die Leinpfade des rechten Ufers von französischer Seite unterhalten werden müssen; es ist aber hierinn nicht das Mindeste geschehen.

Die Unterhaltung der Leinpfade, nebst den dazu gehörigen Ufer- und Wasserbauten macht inzwischen einen Gegenstand aus, der die tiefste Betrachtung verdient. Ohne Zweifel würde es am zweckmäfsigsten seyn, die Leitung der des Endes erforderlichen Arbeiten, für den ganzen Rheinstrom einer aus geschickten Hydrotekten zusammengesetzten Kommission anzuvertrauen, und diese der Oktroiverwaltung, als einen wesentlich dazu gehörigen Theil, einzuverleiben.

Durch *die Artikel der Konvention* 37 *bis* 41 *einschliefslich* wird der Zeitpunkt bestimmt, wo dafs Schifffahrtsoktroi seinen Anfang nehmen soll, mit der Verfügung, dafs von da an nicht nur die alten Zölle, sondern auch alle ehemals, unter dem Namen von Lizent, Transit, Akzise u. s. w., auf dem Rheine bestandene Abgaben als aufgehoben angesehen seyn sollten, ohne zu irgend einer Zeit wieder hergestellet werden zu können. Die Epoche, wo die neue Verwaltung wirklich in Aktivität getreten, ist der 1te November 1805.

Die Artikel der Konvention 42 *bis* 45 *einschiefslich* betreffen die Organisation der General-Oktroidirektion, die aus einem General-Direktor und vier Inspektoren bestehen sollte. Der General-Direktor (sagt der Art. 43), ist beauftragt, das Oktroi-Etablissement und die Erhebung der Gefälle zu leiten, und die Aufsicht darüber zu führen; die Einförmigkeit in Hinsicht der letztern zu erhalten; alle auf das Oktroi Bezug habende Gegenstände zu verwalten, und die Verfügungen zu handhaben, die den Inhalt der Konvention ausmachen. Die ihm beigeordneten vier Inspektoren sollten (nach dem Art. 44) den Zustand des Rheinbettes, der Leinpfade etc. untersuchen, die Oktroibüreaus inspektiren, die Kassen der Einnehmer verifiziren, über die Handhabung der Polizei der Schifffahrt wachen, und über alles an ihn (den Generaldirektor) Bericht erstatten.

Digitized by Google

Zufolge dieser Verfügungen war das Amt und die Pflicht des erstern, der ganzen administrativen Maschine die nöthige Impulsion zu geben, die Sache der vier letzten aber, unter dessen Aufsicht und Leitung dahin zu arbeiten, dafs in der Ausübung der Verordnungen, so wie in allen Zweigen des Dienstes nichts mangele.

Nachdem ein ungestaltetes drückendes Sistem abgeschafft, und an dessen Stelle eine liberale und wohlthatige Institution gesetzet war, mufste noch eine Autorität erschaffen werden, die unabhängig von allen Ortsbehörden beider Rheinufer, Gewalt genug besäfse, die heilsamen Wirkungen hervor zu bringen, die der Zweck jener Institution waren. Das Ganze müfste gleichsam von einem Zentralpunkte aus in Bewegung gesetzet und darinn erhalten werden können, wenn keine Stockung erfolgen sollte. Dies war die Absicht bei Einsetzung der General-Oktroidirektion. Nun fanden sich freilich Tadler, denen jene Gewalt und Unabhängigkeit zu ausgedehnt erschienen: aber es waren nur solche, die es unbequem fanden, dafs man Gebrauch davon in Vertilgung jener alten Mifsbräuche, bei denen sie sich so lange wohlbefunden hatten, machen konnte und wirklich machte: Die Folge war inzwischen, dafs die General-Direktion unaufhörlich, so wohl gegen die Halsstärrigkeit der einen, die alles alte beibehalten, als gegen die Gierigkeit der andern, die alle Vortheile des neuen sich ausschliefslich zueeignen wollten, zu kämpfen hatte. Hiebei wurden keine Ränke gesparet, keine Mittel unversuchet gelassen, ihre Operationen zu hemmen oder in ein falsches Licht zu stellen. Der Verfasser besonders hatte hierinn ihre ganze Wuth zu ertragen: er achtete aber, seiner reinen Absichten sich bewufst, der Verläumdungen und, was eine Wirkung von diesen war, der Verfolgungen so wenig, dafs er vielmehr, seinen Kodex, die Konvention, unverrückt im Gesichte behaltend, im Sinne derselben fortarbeitete, und so das Gebäude, wozu diese die Grundlage bildete, Ordnung und Regelmäfsigkeit in Schifffahrt und Gebührenerhebung, so weit es die kritischen Zeitumstände zugelassen, auf dem Rheine vollendete.

Der 45*te Artikel* der Konvention bestimmt Mainz als den Sitz der General-Direktion. Nachdem jedoch in den ersten Augenblicken nach Einführung des Oktroi fühlbar geworden war, dafs in geographischer

Digitized by Google

Hinsicht so wohl als wegen den Verhältnissen mit Holland und der Wichtigkeit des Handels am Niederrhein, Köln mehr zu diesem Sitze geeignet wäre: so wurde derselbe, mit Bewilligung der beiderseitigen Regierungen provisorisch in diese Stadt verlegt.

Der 46*te* *Artikel* setzet die Anzahl der Hebungsbureaus fest. Nach demselben sollen deren zwölf, und zwar sechs auf der linken Seite, nämlich: zu *Neuburg*, *Mainz*, *Andernach*, *Köln*, *Homberg* und *Griethausen*, und sechs auf der rechten Seite, nämlich: zu *Mannheim*, *Welmich*, *Thal*, *Linz*, *Düsseldorf* und *Wesel* seyn. Später (den 30. September 1804) wurde durch einen Supplementar-Vertrag diese Bestimmung dahin abgeändert, dafs das Büreau von Griethausen nach Lobith, jenes von Thal nach Koblenz und das von Welmich nach Caub versetzet wurden. Gleich hiernach trat aber auf Bemerken der preussisch- und bergischen Regierungen noch die stillschweigende Veränderung ein, dafs das Büreau von Lobith nach *Emmerich* verlegt wurde: welcher letztere Ort einen bessern Landungsplatz und mehr Bequemlichkeit und Sicherheit für den Empfang darbietet.

Die Wahl der Oerter zur Anlegung von Erhebungsbüreaus auf einem Flusse ist wichtiger, als man sich vorzustellen gewohnt ist. Es kömmt dabei erst auf die zweckmässigen Entfernungen dieser Oerter von einander an, wonach sich der Tarif eines jeden Büreaus oder seine Quote in dem ganzen Betrage der Auflage für die Strecke, wozu es gehöret, richten mufs; dann darf man die topographische Lage eines jeden Ortes, die oft so seyn kann, dafs dieser beim Transport einer Menge Güter nicht berühret wird, nicht ausser Acht lassen. Ein Mifsgriff in ein oder anderer Hinsicht kann so nachtheilig für die Kassen, als drückend für den Kaufmann und Schiffer werden.

Die Erfahrung von neun Jahren hat bewiesen, dafs in diesem Betrachte manches zu wünschen übrig bleibe und eine Verlegung verschiedener Büreaus auf dem Rheine sehr zweckmässig seyn würde: doch mufs dieses mit vieler Behutsamkeit und mit vollkommener Kenntnifs der Bewegungen der Schifffahrt auf allen Stromstrecken geschehen.

Nach *dem* 47*ten* *Artikel* der Konvention können auf jedem Hebungsbüreau ein Einnehmer, ein Kontroleur, zwei Beseher, ein

Digitized by Google

Kanzellist und drei Bootsknechte angestellt werden. Der zur ersten Organisation der Oktroiverwaltung von beiden Regierungen bevollmächtigte Generalkommissär, Herr *Coquebert von Montbret*, ein Mann von tiefen Kenntnissen und ausgezeichneten Verdiensten, glaubte die volle Anzahl jener Beamten auf allen Büreaus ohne Unterschied anstellen zu müfsen, und seine Vorkehrungen hierin wurden von beiden höchsten Stellen genehmiget: wie dann in der That auch nur wenige unter jenen Bureaus zu finden seyn dürften, wo, wenn nicht wegen Eisgang die Schifffahrt stocket, oder des kleinen Wassers wegen solche weniger stark getrieben wird, eine geringere Anzahl hinreichte, wo nicht sogar zu Zeiten fast erforderlich wäre, die bestehende Anzahl zu vermehren, um die Schifffahrt nicht leiden zu lassen. Man merke hierbei, dafs, da nach dem 122ten Artikel der Konvention, der Einnehmer die erste Instanz bildet, um in streitigen Fällen zwischen dem Schiffer und dem Fiskus provisorisch zu entscheiden, derselbe keinen Antheil am *aktiven Dienste* seines Büreaus in Messung und Veranschlagungen nehmen könne, um sich nicht auszusetzen, Parthei und Richter in der nämlichen Sache zu seyn; und über seine eigenen Operationen abzuurtheilen. Die Ordnung des Dienstes ist hierbei folgende; Einer der Beseher stellet seine Untersuchungen über Schiff und Ladung an, und bringet das Resultat, nebst dem darauf gegründeten Anschlage, in einen Bericht, den er dem Kontroleur zustellet. Findet dieser dabei nichts zu erinnern: so dienet der gemachte Anschlag dem Einnehmer, um danach zu empfangen; im andern Falle beauftragt letzterer den andern Beseher, eine neue Untersuchung anzustellen: worauf dann der Ausspruch, mit vorgesetzten Entscheidungsgründen, erfolget. Von dieser, dem Leistungspflichtigen eben so wohlthätigen, als die Richtigkeit der Einnahme möglichst sichernden Ordnung haben diejenigen wohl nichts verstanden, die eine unbedingte Verminderung des Personals auf allen Oktroibüreaus für nöthig gehalten haben, um dem Aerarium den Vortheil einer kleinen Ersparnifs zu verschaffen; auch haben dieselben wohl nicht bedacht, dafs, wenn durch jene Verminderung Verzug in den Expeditionen (und dies ist unvermeidlich) somit Aufenthalt in der Schifffahrt, entstände, und

Digitized by Google

alsdann der Flufs allmählich wenig gebraucht würde, statt Gewinnst ein sicherer Abgang in der Einnahme sich ergeben müfste.

Die Absicht bei diesen Bemerkungen ist nicht, zu behaupten, dafs *durchaus* keine Verminderung der Beamten in der Oktroiverwaltung eintreten dürfte; man gestehet vielmehr willig ein, dafs bei einigen Büreaus dieses ohne Nachtheil statt haben könne; mufs dagegen aber empfehlen, eine solche Reduktion nicht vorzunehmen, ehe man sich auch hier die genaueste Kenntnifs über die Bewegungen der Schifffahrt, so wie über die Zahl der täglich vorkommenden Expeditionen verschafft habe.

Die Artikel der Konvention von 48 *bis* 59 *einschliefslich* beziehen sich auf die Ernennungen, die Weise der Installationen und die Formeln der Amtseide der Beamten. Der Generaldirektor wurde von den beiden hohen Kontrahenten gemeinschaftlich, von den vier Inspektoren aber wurden zwei von der Regierung der rechten und zwei von der Regierung der linken Rheinseite ernannt; die Ernennung der Einnehmer geschah von der Regierung derjenigen Rheinseite, auf welcher ihre Büreaus gelegen waren; die der Kontroleurs aber wechselseitig, für die rechte Seite von der Regierung der linken und umgekehrt; die Stellen der Beseher und Kanzellisten wurden von dem Generaldirektor vergeben; die Bootskneckte aber von den respectiven Einnehmern gewählt.

Der 60*te Artikel* der Konvention bevollmächtiget den Generaldirektor, bei eintretenden Diensterledigungen eines Einnehmers oder Kontroleurs, es seyen diese durch Absterben oder andere Umstände verursachet, an deren Stelle provisorisch ein taugliches Subjekt zu ernennen.

Da die Natur des Oktroidienstes, ohne Schaden für die Kassen und das Publikum, keine langen Vakanzen erträgt: so hat man vermuthlich deswegen dem Generaldirektor diese Befugnifs, so wie das Recht ertheilet, die Beseher und Kanzellisten bei allen Bureaus zu ernennen, und ihnen Bestallungspatente zu ertheilen. Aber auch diese Verfügung der Konvention ist dem Neide und der Tadelsucht nicht entgangen. Es bleibet demungeachtet wahr, dafs das kräftigste Mittel, eine komplizirte Verwaltungsmaschine gehen zu machen, da-

Digitized by Google

rin bestehe, den Chef derselben in den Stand zu setzen, den Diensteifer der Beamten, die unter seinen Augen arbeiten, erst rege zu machen, dann würdig zu belohnen.

Die Artikel 61 *bis* 64, *einschliefslich*, berechtigen zu augenblicklichen Mafsregeln der Strenge, durch Suspendirung, gegen pflichtvergessene Beamten und Entlassung der Bootsknechte. Sie schliessen sich an die unmittelbar vorhergehenden, und es gilt davon, was von diesen gesagt worden ist.

Durch die *Artikel* 65 *bis* 71, *einschliefslich*, werden die Besoldungen der Oktroibeamten reguliret. Ausser den stehenden Besoldungen erhielten, diesen Verfügungen zufolge, der Generaldirektor, die Inspektoren und Einnehmer auch, jeder, ein Gewisses für Büreaukösten; letztern wurde zudem noch eine freie Wohnung gewähret; und alle Beamten genossen bestimmte Remisen von der Einnahme. Der Generaldirektor hatte 1/4 Prozent, und jeder Inspektor eins von 1000 der ganzen reinen Einnahme des Oktroi. Auf jedem Büreau wurden, nach Abzug der Besoldungen, 4 Prozent der Einnahme ausgehoben, und diese Summe in 20 Theile getheilet, wovon als Remisen den Beamten verabreichet wurden, nämlich: dem Einnehmer 8, dem Kontroleur 3, jedem Beseher 4 und dem Kanzellisten 1 Theil. Nach dem Uebergange des Oktroi unter die französische Regie hörte, was die Beamten unter diesen verschiedenen Titeln bezogen, auf, und die Besoldungen wurden durch Taxationen, angeblich nach den respectiven Einnahmen, in der That aber nach Willkühr, und zum fühlbarsten Nachtheile für die meisten Beamten, fixiret.

Der Verfasser, von dem Grundsatze ausgehend, dafs eine wohlverstandene Oekonomie weniger darin bestehe, die Besoldungen zu verringern, als zu erhöhen, hat, in seiner Eigenschaft als Generaldirektor, gegen diese Verminderungen bei jedem Versuche auf das kräftigste reklamiret, und dieses zwar nicht blos aus Neigung gegen seine untergeordneten Mitarbeiter, sondern aus Pflicht gegen die betheiligten Fürsten selbst, deren Vortheil es nicht ist, ihre Diener darben zu lassen, und dadurch ihren Diensteifer zu lähmen, oder zu Erwerbungen auf andern Wegen zu reizen. Ueberhaupt lassen sich die beim Oktroiangestellten mit den alten Zollbeamten durchaus nicht

Digitized by Google

vergleichen; denn ausserdem, dafs die Verrichtungen der letztern sich auf den simpeln Empfang der Gebühren einschränkten, bestand der wesentlichste Theil ihrer Emolumenten in nicht zu berechnenden Accidentien, während die erstere, ausser der Besorgung des Empfangs, auch zur Ausführung und Handhabung der Polizeigesetze bestellet sind, und sogar, wenigstens die Einnehmer, richterliche Funktionen versehen, sodann durchaus, und unter Kassationsstrafe, keine Geschenke irgend einer Art annehmen dürfen.

Die Artikel 72 bis 82, einschliefslich, handeln von dem Abzuge von vier Prozent auf die Besoldungen und Remisen aller Beamten, und der Verwendung des hieraus entstehenden Fonds zu Ruhestandsbesoldungen, und zur Unterstützung für Wittwen und Waisen. Nach dem mehrerwähnten Uebergange des Oktroi an die französische Regie wurden die Beamten des erstern jenen der französischen Administration assimiliret, und die Abzugsgelder in die Amortisationskasse versiret. Die Zurückgabe der letztern wäre um so mehr zu wünschen, da dadurch die Mittel erleichtert würden, abgedienten, würdigen Beamten einen erfreulichen Ruhestand im Alter zu verschaffen oder, wenn sie im Dienste versterben, ihren Wittwen und Waisen einige Unterstützung angedeihen zu lassen.

Der 83te Artikel verbietet allen und jeden Oktroibeamten, von irgend jemanden, der mit der Rheinschiffahrt in Beziehung stehet, etwas an Geld oder Naturalien zu fordern, oder, unter welchem Namen und Vorwande es auch sey, anzunehmen, und zwar unter Strafe, für das erste und andere Mal, von angemessenen Gehaltsabzügen, für das dritte Mal aber, der Dienstentsetzung.

Die Ehre der Administration und der Vortheil der Leistungspflichtigen erheischen mit gleichem Rechte und gleicher Dringlichkeit die Beibehaltung dieser heilsamen Verfügung.

Der 84te Artikel verordnet, dafs keiner zu einer Stelle im Oktroi angenommen werden solle, der nicht die deutsche Sprache reden und schreiben könne, dafs dagegen auf jedem Büreau wenigstens ein Beamter seyn müsse, der auf die nämliche Art der französischen Sprache mächtig sey.

Ersteres ist leider, während des Zustandes unter der französischen

Digitized by Google

Regie, wenig beobachtet worden: letzteres fällt, in Gefolge der eingetretenen politischen Veränderungen, weg. Dieser Artikel könnte gleichwohl, auf den Fall, noch seine Anwendung finden, wenn die Stromstrecke des Rheines, die Frankreich geblieben, ein oder mehrere Büreaus erhalten sollte.

Der 85*te* *Artikel* untersaget den Oktroibeamten von allen Graden, irgend eine ihren Funktionen fremde Stelle zu versehen. Diese Verfügung ist den Grundsätzen einer guten Administration angemessen und verdienet daher, nicht nur beibehalten, sondern dahin ausgedehnet zu werden, dafs allen jenen Beamten verbothen werde, sich in Handlungsgeschäfte weder für eigene Rechnung, noch als Associirte von Handlungshäusern einzulassen.

Der 86*te* *Artikel* fordert, dafs alle Oktroibeamten ihre Verrichtungen durch sich selbst ausüben und sich, ohne Bewilligung des Generaldirektors, auch nicht auf kurze Zeit durch einen andern ersetzen lassen. Auch diese Verfügung ist für den Dienst heilsam, und verdienet so, wie die vorigen, beibehalten zu werden.

Der 87*te* *Artikel* verbindet die Einnehmer zur Stellung einer Kaution in liegenden Gründen, und zwar in dem Verhältnisse von zwei Monaten ihrer muthmafslichen Einnahme. Diese Verfügung fliesset aus der Natur der Sache, und mufs, zur Sicherung des öffentlichen Schatzes, wovon ein Theil sich gleichsam fortdauernd in den Händen jener Beamten befindet, auf den Fall, dafs ihre Geldablieferungen monatlich nur einmal Statt haben, in dem nämlichen Verhältnisse beibehalten werden.

Der 88*te* *Artikel* will, dafs jedes Fahrzeug, welches zum Dienste des Oktroi gebraucht wird, mit einer Flagge versehen sey, die jedem andern Schiffe zu führen untersagt seyn soll, und dafs die mit einer solchen Flagge versehene Fahrzeuge, unter allen Schiffen allein, das Recht haben, auf der ganzen Breite des Rheins, auf dem Thalwege und an jedem Ufer ohne Unterschied Schiffe und Flofsen jeder Art zu verfolgen, anzuhalten, zu untersuchen, und die Führer derselben zur Zahlung der Gebühren, so wie zur Genugthuung wegen verletzter Oktroiverordnungen zu nöthigen. Die Farben jener Flagge waren ehemals gelb und blau; künftig würde es zweckmäfsig seyn, dieje-

Digitized by Google

nigen zu wählen, welche die Souveraine führen, denen der Rhein zufallen wird.

Der 89te *Artikel* schreibt sämmtlichen Oktroibeamten das Tragen einer Uniform vor, und bestimmt die Form und Stickerei derselben für alle Grade.

Bei Exkursionen auf dem Strome oder in Fällen, wo fremde Ortsobrigkeiten um Beistand anzurufen sind, ist es schicklich, zum Theile erforderlich, dafs die Beamten sich auch durch ihr Aeusseres kennbar machen. Die Konvention schreibt solches bei jenen Verrichtungen sogar vor, wie mehr unten bemerkt werden wird. Man kann also nicht anders, als für die Beibehaltung der Uniformen stimmen.

Der 90te *Artikel* verfüget, dafs auf jedem Schiffe, welches den Rhein befährt, an einem hervorragenden Orte, mit deutlichen Buchstaben der Name jenes Schiffes und des Ortes, wo der Eigenthümer wohnt, so wie die Zahl der Zentner, die es laden kann, ausgedrückt seyen.

Dieser Artikel ist besonders durch den letzten Theil seiner Verfügung wichtig, weil dadurch die Aichung der Schiffe bedinget wird, eine Methode, die Ladungsfähigkeit von diesen sowohl, als den Betrag ihrer jedesmaligen wirklichen Ladungen aufzufinden, die man bis dahin am obern Rhein gar nicht kannte, und unterhalb nur sehr unvollständig ausübte, wie früher bereits bemerkt worden.

Die Aichung der Schiffe beruhet auf folgenden Grundsätzen: durch jede gegebene Ladung erfolgt eine gewisse Einsenkung des Schiffes ins Wasser; durch diese Einsenkung wird ein Theil Wasser aus der horizontalen Ebene verdränget, dessen Volumen dem Raume des Theiles des Schiffs, der die Einsenkung erlitten, das Gewicht aber dem Gewichte der Waaren gleich ist, wodurch die Einsenkung verursacht worden: um also das Volumen des auf diese Weise verdrängten Wassers zu wissen, hat man den Raum des zur Einsenkung gekommenen Theiles des Schiffs zu messen, und, um das Gewicht der Waaren kennen zu lernen, wodurch diese Einsenkung verursacht worden, jenes Volumen in Zentner (den Kubikmeter zu 20 Zentner, als dem spezifischen Gewicht des Wassers) zu berechnen, wobei sich versteht, dafs der Theil der Einsenkung, welcher durch des Schiffes

Digitized by Google

eigene Schwere verursacht worden, oder der hiernach zu berechnende Betrag an Zentnern, in Abzug gebracht werden müsse.

Die Generaldirektion hatte, seit den ersten Augenblicken ihres Daseyns, nichts Angelegentlicheres, als durch praktische Anwendung dieser Grundsätze, in den Bestimmungen so wohl der Ladungsfähigkeit der Schiffe überhaupt, als des Betrags jeder gegebenen Ladung in diesen Schiffen, der Wahrheit so nahe zu kommen, als möglich, oder in Dingen dieser Art erforderlich ist. Sie ertheilte des Endes die bestimmtesten Instruktionen, zur Befolgung so wohl für die zu adhibirenden Experten, als für die mit dem Geschäfte selbst beauftragten Kommissarien. Der letztern wurde anfänglich in jedem Stationshafen Einer angestellt; man fand aber in der Folge zweckmässiger, einem einzigen das Geschäft anzuvertrauen, der dann abwechselnd die Haupthäfen am Rhein besuchte, und die je in dem einen oder andern vor Anker liegenden Schiffe in Arbeit nahm; die Kosten waren, nach der Ladungsfähigkeit der letztern billig bestimmt, und wurden zur Hälfte von den Schiffern getragen; zur Hälfte aber aus der Einnahme des Oktroi bestritten.

Die praktische Operation der Aichung hatte folgendermafsen Statt: Man fing damit an, den Theil des Schiffraumes darzustellen, der hier nur in Anschlag kommen konnte, denjenigen nämlich, der sich zwischen der Linie der leeren Tiefe und der Linie befand, welche anzeigte, wie tief das Schiff gehen könne, ohne überladen zu seyn. Die erste wurde unten an der Oberfläche des Wassers, wo diese das ungeladene und nur mit den nöthigen Geräthschaften, seiner Mannschaft und den Lebensmitteln für diese versehene Schiff anspühlte, die andere aber oben, nach dem Angeben der, aus unpartheiischen Schiffern bestehenden, Experten, gezogen. Bekanntlich stellt ein Schiff keinen regelmäfsigen Körper dar, sondern läuft, nachdem es in einer gewissen Länge sich der Figur des Parallelipipedums genähert, ober- und unterhalb in unregelmäfsige Enden aus: dies ist dann auch der Fall mit dem Raume zwischen der Linie der leeren Tiefe und der Linie der höchsten Einsenkung eines Schiffes. Nun wurde dieser Raum, der Länge nach, in drei Theile getheilt, dergestalt, dafs die beiden Enden als abgeschnitten erschienen. Ge-

Digitized by Google

wöhnlich stellen diese drei Theile, der Vordertheil ein Polyedron, der Hintertheil ein dreieckiges Prisma, und der Mitteltheil ein Parallelipipedum, dar. Jeder wurde, bei der Aichung, betrachtet, als wenn er aus so viel über einander liegenden Körpern seiner Figur zusammengesetzt wäre, als die Höhe zwischen beiden Linien Dezimeter betrug, und jeder dieser angenommenen Körper besonders gemessen und berechnet; ihr Betrag zusammen stellte den Kubikinhalt einer Lage des ganzen Schiffraumes von einem Dezimeter Höhe und von der Länge und Breite der Stelle des Raumes dar, wo gemessen wurde; eine auswärts an beiden Seiten des Schiffes angebrachte Skale zeigte durch ihre Abtheilung in Dezimeter an, wo jede Lage anfieng und endigte. Kam nun das Schiff bis zum Punkte, wo die erste Lage aufhörte, zur Einsenkung: so war ein Volumen Wasser, dem Raume dieser Lage gleich, aus der horizontalen Ebene verdränget und das Gewicht der Waaren, wodurch diese Einsenkung verursacht worden, dem Gewichte jenes verdrängten Wassers gleich. Ging die Einsenkung des Schiffes weiter bis zum Grenzpunkte der zweiten Lage: so war das Volumen des verdrängten Wassers dem Raume der *beiden* Lagen gleich, u. s. w. bis zur letzten Lage oder der Linie der höchsten Einsenkung, wodurch die Ladungsfähigkeit des Schiffs bestimmt wurde. Es versteht sich übrigens, dafs bei Messung des Raumes eines Schiffs die Dicke der Wände desselben überall mitgerechnet wurde.

Auf solche Weise wurden vor und nach über 1500 Schiffe am Rheine geaichet; und die Erfahrung hat gezeigt, dafs, wenn auch durch dieses Mittel der Betrag der Ladungen nicht immer genau bis auf einen oder wenige Zentner ausgemittelt werden konnte: es wenigstens dazu gedient, diesem Zwecke so nahe zu kommen, als erforderlich ist, und auf keinem andern Wege möglich gewesen wäre. Vergebens hat man dagegen eingewendet, dafs die Operation zu künstlich wäre, und deswegen die Aichung mit Wasser oder Eisengewichten vorgeschlagen, wodurch das Schiff allmählig zur Einsenkung gebracht, und an der Skale von Distanz zu Distanz bemerket würde, durch wie viel Zentner des einen oder der andern solches bewirket worden. Zur Ehre des Erfinders der beiden Methoden ent-

Digitized by Google

hält man sich, hier anzuführen, welche erbärmlich-lächerliche Resultate die von ihm wirklich angestellten Versuche mit erster gegeben haben, und erinnert wegen der andern nur, wie er doch wohl schwerlich Mittel werde angeben können, es möglich zu machen, dafs überall in den Haupthäfen am Rheine eine solche Menge Eisengewichte, in Köln wegen der holländischen Schiffe über 10000 Zentner, angeschafft würden, um die sich zur Aichung darstellenden Schiffe zu bearbeiten.

Nachdem unseligen Uebergange des Oktroi an die Generalregie der vereinigten Rechte wurde die Aichung der Schiffe noch auf mancherlei andere Art angefeindet, und unterblieb endlich gar, zum wechselseitigen Nachtheile theils des Aerariums, theils der Schifffahrt: denn, angenommen, dafs sie das geeignetste Mittel zur Verifizirung der Ladungen sey: so steuert sie einerseits der Willkühr der Beamten in ihren Veranschlagungen, und während also der Schiffer von diesen nicht überfordert werden kann, wird er dadurch selbst in die Unmöglichkeit versetzt, sich Betrügereien zum Schaden der Kassen zu erlauben. Es wäre zu wünschen, dafs bei Wiederauflebung der konventionellen oder einer dieser ähnlichen Ordnung am Rheine, dieselbe in der Reihe der Gegenstände, die eine vorzügliche Aufmerksamkeit verdienen, einen der ersten Plätze erhielte.

Durch den 91ten *Artikel der Konvention* wird verordnet, dafs jedes Fahrzeug, welches sich des Rheins bedient, ein Manifest nachführen soll, enthaltend *a*, den Namen des Fahrzeugs, *b*, den Namen und Wohnort des Eigenthümers, *c*, den Namen und Wohnort des Führers desselben, *d*, die Anzahl und Bezeichnung, nach Gattungen, Quantität und Gewicht, der geladenen Güter.

Diese Manifeste sind wichtige Stücke, so wohl für die Polizei der Schifffahrt, als für die Gebührenerhebung und das Rechnungswesen der Oktroiverwaltung, indem sie erst dem Kaufmanne die Einschreibung seiner, dem Schiffer anvertrauten, Güter verbürgen; dann den Einnehmer in den Stand setzen, diese Güter tarifmäfsig nach ihren Gattungen zu veranschlagen; endlich als Belegstücke bei der Revision der Hebungsregister dienen.

Hauptsächlich zu letzterm Ende waren die Schiffer gehalten, ihre

Digitized by Google

Manifeste an dem letzten Büreau, wo sie passirten, dem Einnehmer abzugeben, welcher solche dann zu Ende jedes Monats an die Generaldirektion, zum Gebrauche für die Inspektoren, welche mit jener Revision beauftragt waren, einschickte.

Da im 7ten *Artikel* der Konvention gesagt ist, dafs die Stationskontroleurs zu Köln und Mainz die Ladungen *nach den Manifesten* verifiziren, und das Gewicht der Waaren, so weit nöthig, selbst constatiren oder durch öffentliche Wagenmeister konstatiren lassen sollten, von der *Aiche* aber nur (im 94ten Art.) angeführt wird, dafs sie dienen sollte, die von den Schiffen zu hebenden Rekognitionsgebühren, nach Mafsgabe ihrer Ladungsfähigkeit, zu bestimmen: so haben Kritiker, mit Ausschliessung der letzten, *als Bestimmungsmittel der Ladungen*, die erste, als einzig hierzu geeignet und vorgeschrieben, betrachten wollen, mit Vorbehalt, ihren Inhalt durch öffentliche Wagen zu bewahrheiten. Diese Kritiker haben aber nicht bedacht, dafs, wenn man diesen Sinn der Konvention unterlegen wollte, man sie beschuldigen würde: 1. dafs sie das einzige Mittel, die Schiffe zu verifiziren, welche in Zwischenhäfen ein- und ausladen, ohne einen Stationshafen, wo allein öffentliche Wagen sind, zu berühren, untersagt habe; 2. dafs sie das Resultat, so sich auf den Wagen der Stationsstädte ergeben, zur Richtschnur für alle folgende Oktroibüreaus habe setzen wollen; 3. endlich, dafs sie eine grofse Menge *nicht wägbarer* Produkte und Waaren, als Tufsteine und Trafs, Steinkohlen, Blättertabak, Irdengeschirre, Getreide etc. dem guten Glauben der Schiffer oder der Willkühr der Beamten überlassen habe.

Ohne den Manifesten an ihrer Brauchbarkeit und Wichtigkeit etwas zu benehmen, bleibt wenigstens so viel gewifs, dafs sie an der Aiche eine vortreffliche und unentbehrliche Kontrole für die Veranschlagung der Ladungen auf den Oktroibüreaus haben.

Der 92te *Artikel* bezieht sich auf den vorhergehenden, indem er verordnet, dafs der Schiffer sein Manifest an jedem Oktroibüreau, das er vorbeifahrt, vorzeigen, und durch den Einnehmer und Kontroleur visiren lassen soll; dafs auch die Oktroibeamten, wenn sie in Uniform, und auf einem mit der Oktroiflagge versehenen Schiffe oder Boote sich befinden, die Vorzeigung dieses Manifes-

Digitized by Google

tes fordern können, wo auf dem Rheine sie den Schiffer auch antreffen mögen.

Der 93*te* *Artikel der Konvention* setzt als Regel fest, dafs die Oktroigebühren bei jedem Büreau im voraus für die von demselben an zu befahrende Stromstrecke bis zum nächsten Büreau gehoben werden: wobei aber die Ausnahme gemacht wird, dafs, weil zu Strafsburg kein Büreau angelegt ist, die Schiffe, welche von dort oder einem andern oberhalb Neuburg gelegenen Orte herunterkommen, auf dem Büreau zu Neuburg für die *befahrene* Strecke bezalen sollen.

Als Regel mag diese Verfügung immer bestehen; wenn indefs die Vorschläge wegen Verlegung verschiedener Büreaus, wovon oben in der Bemerkung zu dem 46*ten* Artikel die Rede ist, genehmiget werden sollten: so würden der Ausnahmen noch mehrere nöthig werden. Diese Materie hängt mit jener zusammen, die einen Gegenstand der in der eben erwähnten Anmerkung angekündigten Arbeit ausmachet.

Der 94*te* *Artikel der Konvention* will, dafs, ausser den Oktroigebühren auf Produkte und Waaren, auf jedem Büreau auch eine Rekognitionsgebühr von jedem leeren oder geladenen Schiffe von 50 oder mehr Zentner Ladungsfähigkeit, so wohl in der Herauf- als Herunterfahrt gehoben werden soll. In dem beigefügten Tarif sind die Schiffe in Klassen von 50 bis zu 2500 Zentner Ladungsfähigkeit, geordnet, und das Verhältnifs der Gebühr ist stufenmässig, von 10 Centimes bis zu 15 Francs für jede dieser Klassen angesetzt.

Die Rekognitionsgebühr ist von einigen, sonst einsichtsvollen, Männern getadelt worden, weil sie mit auf leeren Fahrzeugen hafte, mithin einen Gegenstand belaste, der, in soweit, kein Einkommen gebe. Diese Ansicht scheint aber irrig zu seyn; wenigstens läfst sich die Sache aus einem andern Gesichtspunkte betrachten: Die leeren Fahrzeuge geniessen nämlich, wie die geladenen, die Vortheile der Flufsfahrt, benutzen die Leinpfade und Landungsplätze, erfreuen sich des Schutzes der Polizei u. s. w. und werden also billig zum Beitrage an den Kosten zugezogen, die die Unterhaltung der einen, und die Handhabung der andern dem Staate verursachen.

Ein gegründeterer Vorwurf scheint der zu seyn, dafs die Klassifi-

Digitized by Google

kation der dieser Gebühr unterworfenen Schiffe nur bis zu denen von 2500 Zentner Ladungsfähigkeit reichet, wodurch diese in ein gehässiges Mifsverhältnifs gegen die viel grösseren Schiffe, die besonders den Niederrhein befahren, zu stehen kommen. Die Klassifikation müfste, in dem angenommenen Verhältnisse, bis zu den Schiffen von 5000 Zentner ausgedehnt werden; und, mit dieser Abänderung, steht ohne Zweifel nichts entgegen, die Rekognitionsgebühr auch für die Folge beizubehalten.

Der 95te *und* 96te *Artikel der Konvention* bestimmen die Natur des Mafses und Gewichtes, wonach die Gebühren gehoben werden sollen. Diese sind der Meter für die Längenmafse, der Liter für die Capacitätsmafse und das Kilogramm für das Gewicht: zehn Kilogramm machen ein Myriagramm, und fünf Myriagramm ein Zentner aus.

Der 97te *Artikel* verordnet, dafs, da die Oktroigebühren von allen Waaren nach dem Gewichte erhoben werden sollen, der Generaldirektor eine Tabelle verfertigen zu lassen habe, worin das Gewicht der verschiedenen, auf dem Rheine gebräuchlichen, Arten von Fässern, wenn solche mit Flüssigkeiten angefüllet sind, angegeben sey; und, um zu untersuchen, ob die Gefäfse von der in dieser Tabelle bezeichneten Art seyen, sollen die Büreaus mit Visierstäben versehen werden u. s. w.

Diese letzte Verfügung ist unschicklich, und die dadurch vorgeschriebene Art zu verifiziren, hat gleich Anfangs solche Schwierigkeiten dargeboten, dafs man sich genöthigt gesehen hat, darauf zu verzichten: erst macht nämlich die Art, die Schiffe zu laden, es durchaus unmöglich, zu allen Gefäfsen zu gelangen; dann, und zwar hauptsächlich, würde es sehr gefährlich seyn, den Beamten die Oefnung der mit Getränken oder flüchtigen Essenzen angefüllten Gefäfse zu erlauben, und dadurch dem Schiffer oder seinen Knechten den Weg zu Veruntreuungen zu bahnen. Ohnehin hat diese Mafsregel zu sehr die Miene der, der Konvention sonst so fremden, Fiskalität; und, da erwiesen ist, dafs die verfertigten und in allen Bureaus vorfindlichen Tabellen, verbunden mit der Schiffsaiche, hinreichen, das Interesse des Aerariums zu schützen: so kann solche füglich wegfallen.

Digitized by Google

Man überläfst es übrigens der Einsicht der hohen Betheiligten zu bestimmen, ob, da die Dezimalrechnung die natürlichste und leichteste ist, nicht zweckmässig seyn würde, sie auch in der Zukunft auf dem ganzen Rheinstrome beizubehalten; um dadurch die Beschwernisse und Verwirrungen zu vermeiden, die aus der Verschiedenheit des Gewichts entstehen, welches zu Mainz anders als zu Köln, zu Kölu anders als zu Strafsburg, und wieder anders in Holland ist.

Der 98te *Artikel der Konvention* schreibt vor, dafs die Erhebung der Oktroigebühren auf dem linken Rheinufer in französischer, und auf dem rechten in deutscher Konventionsmünze, ausschliefslich aller andern, geschehen soll. Diese Vorschrift konnte als zweckmässig erscheinen, so lange das ganze linke Rheinufer zu Frankreich gehörte; hinfür wird es billig seyn, dem Schiffer die Befugnifs zu lassen, in allen Münzsorten zu bezahlen, die bei den öffentlichen Kassen als annehmbar tarifirt sind.

Der 99te *Artikel der Konvention* enthält den Tarif, nach welchem auf jedem Büreau von den, über den Rhein verführten, Waaren die Oktroigebühren gehoben werden sollen, und welcher Tarif (heifst es darin) nach dem Verhältnisse der Entfernung des einen Büreau vom andern, und in der Weise berechnet worden, dafs der ganze Betrag der Gebühren zwischen Strafsburg und der Grenze von Holland, in der Herauffahrt 2 Francs, und in der Herunterfahrt 1 Franc 33 Centimen für den Zentner ausmache.

Bei dieser Berechnung haben würdige und einsichtsvolle Staatsmänner sehr sonderbar gefunden, dafs man die Herauffahrt um ein Drittel höher beschweret habe, als die Herunterfahrt. In der That ist diese Verfügung auffallend. Die Absicht der Urheber der Konvention war vermuthlich, da die meisten Gegenstände, welche den Rhein heraufgebracht werden, aus der Fremde kommen, diejenigen aber, welche abwärts gehen, hauptsächlich aus Landesprodukten bestehen, die inländische Kultur und Gewerbsamkeit zu begünstigen. Aber, sagen die Gegner, dieser Absicht ist dadurch gerade entgegen gearbeitet: denn erst trifft die Last auch alle Produkte von der Grenze von Holland an bis nach Strafsburg, welche nicht fremden

Digitized by Google

Ursprungs sind; dann, wenn selbst der Fremde rohe Materialien schicket, welche in den Fabriken und Manufakturen oft um das Zehnfache im Werthe vermehret werden:, so wird die Landesindustrie dadurch nicht ermuntert, dafs man deren Transport beschweret; endlich, wenn der Uferländer am Oberrhein rohe Materialien, deren der Fremde in seinen Fabriken nicht entbehren konnte, den Rhein herunterbrachte: so mufste ihm dieses durch Verminderung der Transportkosten nicht erleichtert werden. Hiernach (so schliefsen die Gegner) ist kein Grund vorhanden, die Herauffahrt auf dem Rhein vor der Herunterfahrt zu belasten, vielmehr müsten beide in Hinsicht der Oktroiabgaben gleich gestellt und lieber diejenigen Gegenstände des Transports, die nunmehr nur $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{5}$ bezahlen, nach Mafsgabe ihres Werths, ihrer relativen Nützlichkeit oder ihrer Wichtigkeit, es sey in politischer oder merkantilischer Hinsicht, veranschlaget werden.

Eigentlich gehöret dieser Gegenstand, so weit von Erleichterung oder Erschwerung der *Ein-* und *Ausfuhr* die Rede ist, zum Ressort der Gesetzgebung über die Douanen: Die Oktroiverwaltung mufs es hauptsächlich ihre Sorge seyn lassen, die aufzulegenden Abgaben in der Weise zu berechnen, dafs der Kaufmann Vortheil finde, den Transport zu Wasser jenem zu Lande vorzuziehen, und in dieser Hinsicht kann man dann nicht anders, als es so zweckmässig als billig zu finden, dafs die Auf- und Abfahrtsgebühren für die nämliche Distanze auf dem Rheine gleich gestellt würden, weil der Schiffer bei der Auffahrt ohnedies schon grössere Auslagen für die Zugpferde und sonst zu bestreiten hat, als bei der Herunterfahrt. Wir werden auf diesen wichtigen Gegenstand mehr unten, wo von der Klassifikation der Waaren die Rede seyn wird, noch einmal zurückkommen.

Auch wegen Berechnung des Tarifs dieses Artikels nach dem Verhältnisse der Entfernung des einen Büreau vom andern sind Erinnerungen gemacht worden. Gegen den Grundsatz selbst wäre in so weit nichts einzuwenden, wenn er auf jede der drei Stromstrecken des Rheins insbesondere angewendet worden wäre, nachdem die auf den ganzen Strom zu vertheilende Summe der Auflagen erst unter diese, und zwar nach Mafsgabe des Betrags des Handels und der Schifffahrt einer jeden derselben, vertheilet worden wäre. Da dieses nicht ge-

Digitized by Google

schehen: so erscheinen nunmehr die Büreaus der drei Stromstrecken, nämlich: die des Oberrheins gegen die des Mittelrheins wie 4 zu 5, und die des Mittelrheins gegen die des Niederrheins wie 1 zu 2, wogegen im andern und richtigern Falle sie hätten erscheinen müssen: die des Niederrheins zu denen des Mittelrheins immer wie 2 zu 1, die des Mittelrheins hingegen zu denen des Oberrheins wie 3 zu 2, und wonach sodann für die Bergfahrt gefallen wären:

Auf dem Oberrheine	350	Millimen
Auf dem Mittelrheine	570	«
Auf dem Niederrheine	1080	«

und für die Thalfahrt:

Auf dem Oberrheine	260	«
Auf dem Mittelrheine	360	«
Auf dem Niederrheine	710	«

Unstreitig wurde für die Stromstrecke, welche diesen neuen Tarif erhielt, nämlich von Strafsburg bis an die holländische Grenze, auf den ehemaligen Zöllen mehr bezahlt. Wenn aber wirklich nur eben so viel, wenn selbst weniger darauf bezahlt worden wäre: so gewann Schifffahrt und Handlung durch die Umwandlung doch sehr viel, denn nun gingen 1. die Versendungen weit hurtiger, weil nicht halb so oft, wie vorhin, angefahren zu werden brauchte; dann konnten 2. Schiffer und Kaufmann den aus den zu zahlenden Gebühren entstehenden Theil der Transportkosten *im voraus* auf das genaueste berechnen.

Der 100te *Artikel* der Konvention betrifft die Veranschlagung des Zimmer- und Bauholzes. Diese Veranschlagung soll nach dem Kubikmeter geschehen. Der Kubikmeter Eichen- Ulmen- Eschen- Kirschen- u. dergl. Holz bezahlt auf jedem Büreau in der Herauffahrt so viel, als 2 1/2 Ztr., und in der Herunterfahrt so viel als 4 Ztr. Waaren; der Kubikmeter Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen- und dergl. Holz aber in der Herauffahrt so viel als 1 1/4 Ztr., und in der Herunterfahrt so viel als 2 Zentner Waaren.

Das Bau-, Schiff- und Zimmerholz macht bei weitem den wichtigsten Artikel der Ausfuhr über den Rhein aus. Es wird meistens in grossen Flofsen nach Holland verfuhrt, über deren Zusammen-

Digitized by Google

setzung, Vermessung und Veranschlagung in der vorangegangenen *topographisch-statistischen Darstellung des Rheines* das Nöthige bemerkt worden ist. Diesen letzten Punkt betreffend, so war darüber schon in den Konferenzen, die unter dem Vorsitze des Fürsten Primas, als damaligen Reichserzkanzler, über die Weise, die Oktroikonvention in Vollzug zu bringen, Statt gehabt hatten, Rede gewesen, aber nichts bestimmt worden, ausser, dafs man sich mit partiellen Messungen und Zählungen der Hölzer, woraus die Flofsen zusammen gesetzt würden, an den Bauplätzen so gut als möglich zu helfen suchen müsse, bis eine Methode, diese Körper im *Ganzen* zu messen und zu berechnen, womit sich jemand zu beschäftigen angekündigt hatte, gefunden wäre. Jene Operationen wurden dann auch in den ersten Zeiten der Oktroiverwaltung angestellet: allein, da sich bald ergab, dafs damit in die Dauer nicht auszukommen wäre, auch das Aerarium dabei wohl sehr gefährdet werden dürfte, inzwischen aber die angekündigte Methode, die Flofsen im Ganzen zu messen und zu berechnen, ausblieb, oder vielmehr der Ankündiger nun eingestand, dafs er keine andere, als jene, die Hölzer, woraus die Flossen zusammengesetzt sind, abzuzählen und zu vermessen, hätte finden können: so entschlofs sich die Generaldirektion, die Sache einer aus geschickten Mefskünstlern und Beamten bestehenden Kommission, an deren Spitze sie den berühmten Professor *Kramp* stellte, zur gründlichen Untersuchung vorzulegen. Diese Untersuchung gab die befriedigendsten Resultate, welche sodann, nach eingeholter Begnehmigung von Seiten der beiden Regierungen, zum Grunde einer Instruktion gelegt wurden, nach welcher von da an auf allen Erhebungsbureaus in Vermessung und Veranschlagung der Flofsen verfahren werden mufste. Dieses Verfahren ist, dem Wesentlichen nach, bei der angeführten Stelle der *topographisch statistischen Darstellung des Rheines* angegeben worden. Man glaubt, darüber hier nur noch nachholen zu müfsen, dafs, ungeachtet dasselbe auf den unumstöfslichsten mathematischen und physischen Grundsätzen beruhte, es dennoch eine Menge Widersacher gefunden habe, die es nicht verschmerzen konnten, dafs ihnen dadurch eine ergiebige Quelle von Unterschleifen verstopft worden war. Was man mit scheinbarem

Digitized by Google

Grunde daran tadeln konnte, war, dafs, da die Messungen auf mehrern Büreaus geschahen, oft durch Wind und Wetter, Verrückungen im Bau der Maschine, oder Unachtsamkeit der Beamten verursacht wurde, dafs die Resultate von einem zum andern dieser Büreaus mehr oder weniger verschieden ausfielen. Um nun dieses zu verhüten, und der vereinten Willensmeinung der beiden Regierungen Genüge zu leisten, die dahin ging, die Einrichtung zu treffen, dafs über diesen Gegenstand der Oktroierhebung keine Zweideutigkeit mehr obwalten könnte, wurde verordnet, dafs alle, zur Vermessung im Ganzen geeigneten, Flofsen vor ihrer Abfahrt durch eine, aus einem Inspektor, einem Kontroleur und drei Besehern bestehende Kommission, auf der Baustelle vermessen, und diese Vermessung zur Norm der Erhebung für alle folgende Büreaus dienen sollte, mit Vorbehalt für diese, im Sinne der Artikel 91 und 92 der Konvention zu untersuchen, ob das jedesmal passirende Flofs unterwegs keinen Zuwachs erhalten, oder Waaren aufgenommen habe u. s. w.

Bei einer Revidirung des Tarifs für die Erhebung des Oktroi verdienet das Flofswesen des Rheines die tiefste Betrachtung. Bekanntlich ist das Holz ein Artikel, dessen Holland für seine Marine so wohl, als zu seinem übrigen Bauwesen, in sehr grofser Quantität bedarf, wovon es, bei offener See, aber auch einen Theil aus dem Norden beziehen kann, und diesen Weg in dem Mafse vorziehen wird, als man ihm jenen über den Rhein erschweret oder vertheuert. Nach diesen Ansichten mufs der künftige Tarif regulirt werden, und der Verfasser behält sich vor, zu seiner Zeit die geeigneten Vorschläge über diesen wichtigen Gegenstand mitzutheilen.

Der 101te *Artikel der Konvention* enthält die Verfügung, dafs die Jachten, Diligenzschiffe und andere Fahrzeuge, welche ausdrücklich zum Führen der Reisenden bestimmt sind, es sey, dafs sie Reisende haben oder nicht, eine Oktroigebühr bezahlen, als wenn sie mit dem vierten Theile Waaren beladen wären, welche sie nach Verhältnifs ihres Raums laden könnten.

Es ist oben beim 22ten Artikel bemerkt worden, dafs diese Schiffe, ausser der Bequemlichkeit, die sie für Reisende verschaffen, auch zu eilenden Transporten nützlich gebraucht werden könnten. In die-

Digitized by Google

sem Falle scheint es am zweckmässigsten zu seyn, es mit denselben so zu halten, dafs, in Hinsicht auf Reisende, es bei dem Anschlage des gegenwärtigen Artikels bleibe, was aber die geladenen Waaren betrifft, sie dafür besonders, und zwar in der Proportion der bestehenden Tarife zu belegen.

Der 102te *Artikel der Konvention*, indem er den Grundsatz aufstellt, dafs kein Gegenstand der Versendungen auf dem Rheine mit gänzlicher Befreiung von den Oktroigebühren an den Büreaus vorbeigeführt werden könne, erklärt, dafs gleichwohl zum Besten des Ackerbaues und des Gewerbfleisses der Uferländer die hohen Kontrahenten übereingekommen seyen, Verminderungen auf gewisse Artikel zu gestatten, deren Werth nicht zulasse, sie dem ganzen Betrage der durch den Tarif regulirten Gebühren zu unterwerfen.

Auch hier spricht der liberale Geist sich aus, der die Urheber der Konvention bei der Ausarbeitung dieses merkwürdigen Staatsvertrags beseelt hat. Eine gänzliche Befreiung von Abgaben für gewissé Artikel würde das Mittel zu Unterschleifen geworden seyn, indem alsdann der Schiffer, unter dem Vorgeben nur freie Güter geladen zu haben, mit andern, darunter versteckten, leicht an den Büreaus hätte vorbeifahren können: sollten aber Gegenstände von grofsem Umfange oder wenigem Werthe in den Anschlag gebracht werden; so mufste es auf eine so mässige Art geschehen, dafs dadurch die Zirkulation derselben nicht gehindert wurde: und dieser Mittelweg ist hier weislich gefunden worden.

Die Artikel 103, 104 *und* 105 *der Konvention* bestimmen, nach drei Klassen, die Gegenstände, denen man die im vorhergehenden Artikel erwähnte Vergünstigung hat angedeihen lassen wollen. Die erste Klasse enthält diejenigen, von welchen die doppelte Rekognitionsgebühr, d. h., nur noch einmal so viel genommen werden soll, als das Schiff, worinn sie sich geladen befinden, hätte bezahlen müssen, wenn es leer an einem Büreau vorbeigefahren wäre; in der zweiten Klasse stehen die Gegenstände, wovon nur der zwanzigste, und in der dritten, wovon nur der vierte Theil der tarifmäfsigen Gebühren gehoben werden soll.

Die *Klassification* der Waaren, in Hinsicht der auf ihren Trans-

Digitized by Google

port zu legenden Abgaben, ist eine Sache von der gröfsten Wichtigkeit. Freilich wäre es kürzer und zur Verhinderung von Unterschleifen auf den Hebungsbüreaus ein gutes Mittel, derselben gar zu entrathen, und, wie vorgeschlagen worden, ohne Rücksicht auf Werth oder Umfang, einzig das Gewicht der Waaren zu beachten, und diese darnach in einen durchaus gleichmäfsigen Anschlag zu nehmen. Es würde alsdann nämlich, zur Verifizirung der Ladungen, einzig die Aiche hinreichend, und nie über die Natur der Gegenstände dieser Ladungen zwischen dem Schiffer und Beamten eine Diskussion entstehen können. Aber man denke sich das Widersinnige jenes Vorschlags nur in den Gegensätzen, z. B. von Pflastersteinen und feinen Kolonialwaaren, so viel den Werth, und von Blei und Federn oder Lohrinden, so viel den Umfang der Waaren betrifft, und man wird keiner weitern Erörterung hierüber bedürfen. Gewicht und Distanz zusammen müfsen allerdings die Basis für die Erhebung bleiben; aber durch eine Klassifikation der Waaren nach Werth und Umfang mufs zugleich das Verhältnifs bewirkt werden, in welchem diese, ohne Nachtheil für Schifffahrt und Handlung, eine Belästigung ertragen können: Und nach diesen Grundsätzen sind dann auch die Urheber der Konvention verfahren; wiewohl, was ihre Klassifikation selbst betrifft, sich davon nicht sagen läfst, dafs sie keiner Verbesserungen fähig sey. Um hier nur einiges darüber anzuführen, wie kommen z. B. in der ersten Klasse Pfeifen- und andere Fabrikerden mit Butter, Eier, Gemüsen und Geflügel; Heu und Stroh mit Sand und Steinen; — in der zweiten Klasse, Ziegel mit Holzkohlen; Turj und Schanzreisig mit Metallerzen; Alaun und Vitriolsteine, Steinkohlen und Gerifs mit Töpferwaaren; — und in der dritten Klasse Lohrinden mit Schiffstheer und Pech; Gufseisen und Bohnen; ausgelaugte Asche mit Mehl, Hirsen und Grütze zusammen. Und warum springt man, in Bestimmung des Nachlasses, vom 20tel der Gebühren so grell zum 4tel über: da doch verschiedene Artikel, die man nur jenem Satze unterworfen, den des 10tels tragen könnten, ohne dafs dadurch dem Verkehr im mindesten ein Schade zugefügt würde; wogegen, wenn sie das 4tel abgeben müfsten, sie zu sehr belastet wären? Verschiedener anderer Artikel nicht zu erwähnen,

Digitized by Google

die aus der Klasse des 20tels in die des 4tels übertreten mufsten; wogegen mehrere in der letzten Klasse ganz ausfallen, und ihre Stelle so viel andern nicht begünstigten, die aber eher Vergünstigung verdienten, abtreten könnten.

Was noch insbesondere die Klasse der Waaren betrifft, wovon nur die doppelte Rekognitionsgebühr des Schiffs, worin sie geführt werden, gehoben werden soll; so ist es wohl ausser Zweifel, dafs die Urheber der Konvention die Absicht gehabt haben, diese Waaren vorzüglich zu begünstigen; diese Absicht wird indefs nur alsdann erreichet, wenn letztere die *volle Ladung* eines Schiffs ausmachen: im andern Falle, und wenn sich auf dem nämlichen Schiffe nebst diesen auch noch andere, zu einer andern Klasse gehörende, Artikel befinden, kann es geschehen, und es geschieht wirklich, dafs davon mehr als das 20tel bezahlt wird: in jedem Falle bezahlen die nämlichen Güter bald mehr, bald weniger, je nachdem sie in Fahrzeugen von mehr oder weniger Ladungsfähigkeit geladen *sind*.

Der Verfasser hat auch über diesen wichtigen Gegenstand der Erhebung einen Vortrag bereitet, den er der geeigneten Stelle zur Erwägung vorzulegen sich die Freiheit nehmen wird.

Die Artikel 106, 107, 108, 109 und 110 *der Konvention* betreffen die Führung der Register der Einnehmer und Kontroleurs, die Geldablieferungen der ersten, und die Bilanzstellung der Einnahme zum Behufe der Theilung zwischen den hohen Oktroibetheiligten, von Seiten des Generaldirektors.

Die durch diese Artikel festgesetzte Ordnung hat nach dem mehrerwähnten Uebergange des ganzen Oktroi an Frankreich verschiedene Abänderungen erlitten, um sie der des Rechnungswesens im Innern jenes Reiches mehr anzupassen. Sollte in der Folge der Ertrag des Oktroi wieder theilbar werden: so scheinet es am zweckmäfsigsten zu seyn, dafs die gesammte Einnahme der je auf eines Fürsten Gebiete gelegenen Büreaus zu Ende jedes Monats von den Einnehmern an die Hauptkasse dieses Fürsten eingeschossen, von der Generaldirektion aber zu Ende jedes Trimesters ein Status über die Summen, welche nach der allgemeinen Kontrole jeder Einnehmer hätte empfan-

Digitized by Google

gen sollen, gefertiget, und mit aufklärenden Anmerkungen an die Rechnungskammer jenes Fürsten eingeschickt werden.

Der rohe Ertrag der Oktroigefälle auf den zwölf durch die Konvention angeordneten Hebungsbüreaus belief sich in den ersten fünf Jahren und zwei Monaten, vom 1ten November 1805 bis zum 31ten Dezember 1810 auf die Summe von 10,673700 Francs.

In den Jahren 1811 und 1812 haben, Holland abgerechnet, die nämlichen Büreaus eingebracht die Summe von 3,642367 Francs, welche zu der obigen addirt, eine Totalsumme von 14,316067 Francs für sieben Jahre, oder, im Durchschnitt, die Summe von 2,045152 Francs für jedes Jahr ausmacht.

Bei der Entfernung von dem Archiv der Oktroiverwaltung, ist es nicht möglich, genau den Betrag aller Administrations- und Hebungskosten anzugeben; man glaubt, solche aber auf zehn Prozent ansetzen zu können: welches, in Vergleich mit den Kosten dieser Art, welche bei der Verwaltung und Hebung der meisten andern *indirekten Steuern* Statt haben, durchaus nichts darbiethet, wodurch der Vorwurf, als seyen sie übertrieben, sich begründete; und somit könnte man den reinen Ertrag der Oktroigefälle, nach einem Mittel aus den verflossenen sieben ersten Jahren, auf 1,840637 francs jährlich anschlagen; wobei jedoch zu bemerken, dafs diese sieben Jahre dem Handel und der Schifffahrt des Rheins gröfstentheils ungünstig gewesen.

Der 111te *Artikel der Konvention* setzt fest, dafs die Oktroigefälle nie, weder im Ganzen, noch theilweise, sollen verpachtet werden können.

Diese Verfügung ist eine Folge des liberalen Grundsatzes, der durch die ganze Konvention herrschend ist, alle Fiskalität von der Oktroiverwaltung des Rheins entfernt zu halten.

Nach dem 112ten *Artikel* kann kein Gesuch um Befreiung oder Nachlafs der Oktroigebühren verwilliget werden, welchen Personen, Körperschaften, Städten oder Staaten die Schiffe oder deren Ladungen auch gehören mögen.

Eben so hat (nach dem *Artikel* 113) keine Rückerstattung Statt, wenn nach Entrichtung der Gebühren ein Schiff oder dessen Ladung Schaden leidet oder verunglücket.

Digitized by Google

Durch die *Artikel* 114 und 115 werden die Oktroibeamten ermächtiget, die Schiffer, welche sich einiger Vergehung gegen die Konvention und bestehende Anordnungen schuldig gemacht, mit ihren Fahrzeugen anzuhalten, mit Vorbehalt für die letztern, sich durch Stellung hinreichender Bürgschaft zu lösen.

Der 116te *Artikel* schreibt vor, dafs die Einnehmer jeden Empfang auf den Manifesten notiren, auch darüber den Schiffern und Flössern noch besondere Quittungen ertheilen sollen.

Der 117te *Artikel* bestimmt die Strafe gegen fraudulense Schiffer: sie bestehet in dem Doppelten der Gebühren, denen sie sich haben entziehen wollen.

Der 118te *Artikel* will, dafs der Befund der Ausladungen, welche unter der Aufsicht der Stationskontroleurs zu Köln und Mainz Statt haben, zur Kontrole für die Manifeste dienen soll, womit die Schiffer an den verschiedenen Büreaus vorbeigekommen sind.

Der 119te *Artikel* berechtiget die Einnehmer, den Bau der Flossen, wenn dieser auch in einiger Entfernung von ihrem Büreau Statt hat, beaufsichtigen zu lassen.

Der 120te *Artikel* schreibt, als eine Ausnahme von der allgemeinen Regel, den Einnehmern der Büreaus von Homberg und Thal (Koblenz) vor, jenem, von allen Waaren, welche aus der Ruhr, und diesem, von allen Waaren, welche aus der Mosel in den Rhein kommen, es sey, dafs sie diesen Flufs herauf- oder herunterfahren, die Oktroigebühren zu erheben.

Der 121te *Artikel* verordnet, dafs, wenn ein oder mehrere Oktroibeamten, in Uniform und mit ihrer Kommission versehen, vor den Territorial-Autoritäten auf dem einen oder andern Rheinufer erscheinen, um in der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen Unterstützung nachzusuchen, ihnen solche, als eine Folge der von beiden Reichen genehmigten Verfügungen, auf der Stelle geleistet werden solle.

Die Artikel 122 *bis* 127 *einschliefslich* betreffen die Weise, in Sachen der Vergehungen gegen die Verfügungen der Konvention zu prozediren und abzuurtheilen.

Die von den Einnehmern zu treffenden Mafsregeln werden provisorisch vollzogen; doch können die interessirten Theile ihren Rekurs

Digitized by Google

zu dem, aus dem Generaldirektor und zweien Oktroi-Inspektoren bestehende, Conseil nehmen. Die von diesem Conseil' erlassenen Entscheidungen werden gleichermafsen provisorisch vollzogen, gestatten aber den Rekurs an eine Appellations-Kommission in letzter Instanz (Art. 122).

Diese Kommission sollte aus dem Präfekt des Donnersberger Departements, als französischen Kommissär; einem vom Reichserzkanzler zu ernennenden deutschen Kommissär, einem von diesen beiden Kommissären zu wählenden Rechtsgelehrten und einem Sekretär bestehen, und sich jährlich zu Mainz versammeln. (Art. 123 fgg.)

Der Zweck, worauf sichtbarlich die meisten Verfügungen der Konvention hinzielen, ist, alle Hindernisse zu entfernen, die den Gang des Handels stören, oder die Schifffahrt in ihrem Laufe auch nur augenblicklich hemmen könnten. Durch die gegenwärtige sollten den Schiffern beider Rheinufer die Umwege und Kosten erspart werden, wozu der gewöhnliche Rechtsgang nöthigt.

Nachdem, durch die Abtretung des Fürsten Primas, das ganze Oktroi an Frankreich gekommen war, wurde die Frage aufgeworfen, auf welche Art die durch den Art. 123 angeordnete Appellations-Kommission am schicklichsten ersetzet werden könnte. Einige riethen zu dem Präfektur-Rathe in Mainz, andere sahen nicht ein, warum man die streitigen Sachen der Schiffer auf dem Rheine nicht eben so, wie die der Schiffer auf den innern Flüssen, an die Tribunäle verweisen sollte. Da beide Vorschläge durchaus jenen Zweck nicht erfüllen konnten, der erste nicht, weil der Präfektur-Rath zu Mainz weder Unabhängigkeit genug besafs, noch auch die Stelle war, der das Publikum die gehörige Unpartheilichkeit in Kollisions-Fällen der Stadt Mainz mit andern Rhein-Häfen würde zugetrauet haben; der andere nicht, weil es gegen allen Sinn und Ausspruch des noch bestehenden Staatsvertrags war, die Streitsachen deutscher Schiffer den Urtheilen französischer Richter zu unterwerfen: so erlaubte man sich, die pflichtmäfsigen Vorstellungen bei der französischen Oberbehörde gegen beide zu machen, und ihre Ausführung zu verhindern. Und so blieb die Sache in ihrem unentschiedenen Zustande bis heran. Da indefs Recht und Billigkeit so sehr, als das Beste der Schifffahrt

Digitized by Google

fordern, dafs dem Steuerpflichtigen Gewähr gegen das Verfahren und die Entscheidungen der Agenten des Fiskus geschaffet werde: so wird es nöthig seyn, hierin den Erwartungen des Publikums Genüge zu leisten, und baldmöglichst Vorsehung zu thun. Die Summe der Vorschläge, welche man sich zu machen die Freiheit nimmt, besteht darin: «die im Art. 122 der Konvention enthaltenen Verfü-«gungen auch für die Folge beizubehalten, die Funktionen der ehe-«mals bestandenen Appellations-Kommission aber einem Ausschusse «der Justizkollegien der respektiven betheiligten Rheinfürsten anzu-«vertrauen, dergestalt, dafs der in erster und zweiter Instanz verur-«theilte Schiffer, wenn er es für gut findet, von diesen provisori-«schen Urtheilen an dasjenige Justizkollegium appelliren möge, das «ihm am nächsten liegt, und welches dann unter der Autorität seines «Landesfürsten schliefslich abspricht.» Hierbei könnte ausbedungen werden, dafs ein, vom Generaldirektor zu erwählender, Inspektor der Prozedur jedesmal beiwohnte, um die Rechte des Fiskus zu vertheidigen, und alle zur Aufklärung der Streitsache nöthigen Belege einzuliefern.

Bei dieser Veranlassung glaubt man nochmals auf das Zweckwidrige der Mafsregel aufmerksam machen zu müssen, wodurch das Personale der Oktroibüreaus so sehr vermindert werden sollte, dafs der Einnehmer häufig in den Fall kommen müfste, die Funktionen des Beschers zu versehen, und somit Richter und Parthie in der nämlichen Sache zu werden, welches, da es allen Rechtsgrundsätzen zuwiderläuft, nie die Absicht der hohen Rheinbetheiligten seyn kann.

Der 128te *Artikel der Konvention* will, dafs, um die Verfügungen derselben unkräftig zu machen, oder selbst, um sie zu ergänzen oder auszulegen, keine frühere Verträge, Konstitutionen, Gesetze, Verordnungen oder Gewohnheiten, von welcher Authorität solche auch herrühren oder wie alt und allgemein seyn möchten, angeführt werden, sondern dafs sie, die Konvention, zur einzigen Richtschnur in allem dienen soll, was sich auf die Rheinschifffahrt, ihre Polizei und die darauf gelegten Gebühren bezieht.

Der 129te *Artikel* setzt fest, dafs, wenn die Erfahrung lehren würde, dafs die Verfügungen der Konvention unzulänglich wären, oder In-

Digitized by Google

konvenienzen darböthen, solche nicht anders, als in der Weise, wie sie beliebet worden, nämlich durch eine neue Konvention zwischen den hohen Kontrahenten, schliefslich sollten abgeändert oder ausgedehnet werden können.

Nichts destoweniger (so fährt der 130te Artikel fort) soll der Generaldirektor, in Zustand von zweien Inspektoren, deren einer von jeder Rheinseite, befugt seyn, solche Detail- und zusätzliche Verordnungen zu machen, welche sie für unumgänglich nöthig halten, mit dem Vorbehalt, dafs dadurch keine Erhöhung oder Verminderung der Gebühren, noch einige Beeinträchtigung in den Grundverfügungen der Konvention bewirkt werde; und diese Verordnungen sollen alsdann provisorisch vollzogen werden, mit der Verbindlichkeit jedoch für den Generaldirektor, solche unverzüglich den beiden Regierungen zur Begenehmigung vorzulegen.

In der That, eine sehr ausgedehnte Gewalt für die Generaldirektion, die aber durch die Umstände nicht nur zweckmäfsig, sondern unumgänglich nöthig wurde. Es war die Frage von dem Uebergange aus einer verjährten Unordnung zu einem regelmäfsigen Verwaltungssystem; zu welchem letztern freilich durch die Konvention *der Grund* gelegt war, das aber zu seiner Aus- und Fortführung augenblickliche Anordnungen und Einrichtungen brauchte, von denen man vorsah, dafs, wenn sie auf dem, durch die Betheiligung zweier verschiedenen Regierungen an dem Oktroi begründeten, Umwege erst ihre Sanktion hätten erhalten sollen, solche häufig nicht frühe genug in Ausübung hätten können gebracht werden, um, es sey dem Aerarium merklichen Schaden abzuwenden, oder die Schifffahrt vor schädlicher Stockung zu bewahren. Auch machte die Generaldirektion, deren Chef zu seyn, vom ersten Augenblick ihrer Einsetzung an, der *Verfasser* die Ehre gehabt hat, in der Zeit ihrer ungestörten Wirksamkeit einen so mäfsigen Gebrauch von dieser Gewalt, dafs sie ihre Feinde (denn wer, der gegen alte und neue Mifsbräuche zu kämpfen hat, erwirbt sich deren nicht?) auffordern darf, an ihrem Werke bedeutende Mängel und Lücken zu finden: ihr Werk aber ist (man darf es kühn sagen) was von Ordnung und Regelmäfsigkeit auf dem ganzen Rhein besteht.

Digitized by Google

Man gesteht übrigens, dafs, da nunmehr die Verwaltung vollkommen organisirt, die Erhebung geordnet und die Polizei der Schifffahrt in gehörigen Gang gebracht ist, jene Gewalt für die Folge aufhören könne, mit Vorbehalt für die Zentralbehörde, welche die rheinbetheiligten Fürsten einzusetzen für nöthig erachten werden, solche Detail und zusätzliche Verordnungen in unmafsgeblichen Vorschlag zu bringen, wie sie die Umstände erheischen werden.

Der 131te Artikel der Konvention verfüget, dafs in dem Falle eines Krieges zwischen einigen rheinanschiefsenden Staaten oder selbst zwischen beiden Reichen, die Erhebung der Oktroigebühren frei fortgesetzt werden soll, ohne dafs von der einen oder andern Seite Hindernisse in den Weg gelegt würden, dafs Schiffe und Personen im Dienste des Oktroi aller Privilegien der Neutralität geniessen, und für die Büreaus und Kassen Schutzwachen gegeben werden sollen.

Nach diesen Grundverfügungen des Oktroivertrags hätte die Generaldirektion bei Besetzung des Rheines durch die Armeen der hohen Verbündeten, ihre Stelle keinen Augenblick verlassen, und noch weniger ihr Archiv, *das beiden Rheinufern angehörte*, fortschaffen lassen dürfen; und wenn, in gezwungener aber legaler Abwesenheit des zeitlichen Generaldirektors, von dem, dessen Stelle provisorisch versehenden, französischen Agenten dergleichen Befehle gegeben wurden: so erforderte es die Pflicht der anwesenden deutschen Inspektoren, denselben keineswegs Folge leisten; sie mufsten sich vielmehr auf der Stelle konstituiren, und, auf der Ausübung der Konvention, als einziger gesetzlicher Richtschnur bestehend, die vertragsmäfsige Protektion für sich selbst, und Schutzwachen für die Hebungsbüreaus der beiden Rheinufer beim Oberbefehlshaber jener Armeen nachsuchen. In diesem Sinne handelte, wiewohl ohne gehört zu werden, der Generaldirektor in Paris, und erklärte sich darüber in einer Note, die er der geeigneten Stelle in Köln übergeben liefs.

Nach dieser Darstellung des ältern Zustandes der Polizei und der Gebührenerhebung auf dem Rhein, verglichen mit der durch die Oktroikonvention eingeführten neuern Verfassung in beiderlei Bezie-

Digitized by Google

hung, entsteht nun die Frage: soll überhaupt die letzte, oder in wie weit soll und kann, bei veränderten Umständen und Zeitverhältnissen, dieselbe fortdauern? Kein Leser, welcher der Zergliederung, die wir von jenem merkwürdigen Staatsvertrage gegeben haben, mit Aufmerksamkeit gefolgt ist, wird in Abrede stellen, dafs derselbe auf Grundsätzen beruhe, die, indem sie den Gesinnungen und Einsichten ihrer Erfinder unendliche Ehre machen, in ihrem Zusammenhange eine Theorie darstellen, wie wenigstens jeder Flufs behandelt werden müsse, der noch keine Fessel trägt, oder dessen Fessel, weil entweder über seinen Lauf und seine beiden Ufer nur Ein Souverain gebiethet, oder weil die mehreren daran betheiligten Staaten sich über einen so wohlthätigen Zweck vereinigen, leicht gelöset werden können. Leider sind die meisten grofsen Flüsse, weder in Deutschland, noch in andern Ländern, im erstern Falle: der Rhein war, als er seine neue Verfassung erhielt, im letztern Falle, da die beiden Staaten, die er bespühlte, Deutschland und Frankreich, sich verständigten, sein altes Zollwesen abzuschaffen, und an dessen Stelle ein Schifffahrtsoktroi einzuführen; und welche Veränderungen rücksichtlich der Gebietseintheilung seiner Uferländer, ihm auch aufs neue bevorstehen mögen: so können diese nicht hindern, dafs ein wohlthätiges, einförmiges System der Polizei und Gebührenerhebung (das System der Konvention) auf demselben herrschend bleibe.

Der erste Punkt, worauf es hierbei ankömmt, wäre die Beibehaltung einer Zentralstelle, welche, jedem Lokalinteresse fremd, nur dem Ganzen gehörte, das sie leitete und handhabte. Und warum sollte nicht, wie vorhin durch zwei, also in der Folge auch durch mehrere Landesherren gemeinschaftlich eine solche Stelle eingesetzt und erhalten werden können?

Der zweite Punkt betrifft die Fortdauer des gezwungenen Umschlags in den Städten Mainz und Köln. Ohne diese Anstalt, in die gehörigen Grenzen beschränkt, sind keine Gildeeinrichtungen, mithin keine Aufsicht über die grofse Schifffahrt, keine Ordnung in Ein- und Ausladungen, keine Frachtregulirung, kurz keine Mittel möglich, dem Kaufmanne *schnelle*, *sichere* und *richtige* Transporte zu verschaffen.

Digitized by Google

Ein dritter Punkt wäre, die Erhaltung der Hebungsbureaux in ihrer Zahl, so wie, mit den gehörigen Abänderungen jedoch, an ihren Stellen, vor allem aber in ihrer innern Einrichtung, und hierbei besonders in ihrer Weise der Vermessung und Veranschlagung von Flofsen und Schiffen, als den genauesten und billigsten, die je auf einem Flusse bestanden hat.

Eine Schwierigkeit bietet die Vertheilung des Ertrags des Oktroi dar, die aber nur scheinbar ist; denn entweder kann dieser Ertrag zur Bestreitung eines, das ganze Reich betreffenden, Bedürfnisses, vielleicht zu einer Entschädigung, angewiesen werden; oder die Vertheilung geschieht nach Mafsgabe der Strecke, womit jeder künftige Landesherr dies und jenseits an den Strom anschiessen wird; oder endlich jedem Landesherrn fällt die Einnahme von denen der nun bestehenden Büreaus zu, die er mit seinem Landestheile erhalten wird.

Der Verfasser schliefst diesen Aufsatz mit dem Wunsche, dafs er dadurch die Aufmerksamkeit der Staatsmänner, von deren Bemühungen Teutschland seine Wiedergeburt erwartet, auf den schönsten und wichtigsten Flufs dieses Reiches hinziehen möge; und wird sich überreichlich belohnet finden, wenn seine Gedanken und Vorschläge wenigstens zur Veranlassung werden, letztem einen Zustand zu erhalten, über dessen Vorzüge vor jenem auf allen andern Flüssen eine mehrjährige Erfahrung nunmehr entschieden hat, — Vorzüge übrigens, von denen der Verfasser um so gültiger zeugen kann, da sein Standpunkt ihm mehr, als jedem andern, erlaubte, sie wahrzunehmen und zu würdigen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorschläge zur Einführung eines allgemeinen und einförmigen Zoll- und Polizei-Systems auf allen in Verbindung miteinander stehenden Flüssen Teutschlands und anderer Länder.

In dem Aufsatze *Grosse Flufsverbindung* etc. ist gezeigt worden, dafs die Wege zum wechselseitigen Verkehr fast aller europäischer Nationen mittelst der innern Flufsfahrt eröffnet sind, oder durch Nachhelfung mittelst zweckmässiger Kunstanlagen eröffnet werden können. Man nehme das Wort *eröffnet* inzwischen nicht in gar zu weiter Bedeutung. Die Transporte des grossen Handels fordern mehr, als dafs ihnen *physisch* ein Flufs oder Kanal offen stehe. In dieser letztern Bedeutung offen, bothen sich dem Kaufmanne seit undenklichen Zeiten fast alle grossen Flüsse von Teutschland dar: aber wie wenig wählte er sie gleichwohl zu jenen Transporten; und, noch in unsern Tagen, wie häufig sieht man neben den schiffbarsten schönsten Flüssen her Landstrassen laufen, wovon diese anhaltend mit Frachtwagen bedeckt sind, während man auf jenen nur wenige Fahrzeuge erblickt, die sich mit Verführung der Producte und Waaren beschäftigen, die ihrer Natur nach die Verbringung zu Lande nicht gestatten.

Ohne hiervon eine *wörtliche* Anwendung machen zu wollen, nehme man z. B. die Elbe, von Lüneburg, oder vielmehr vom Einflusse der Ilmenau in dieselbe, an gerechnet aufwärts und neben ihr her die Strasse, welche von letzterer Stadt ab *über Magdeburg* durch ganz Teutschland, Böhmen, Mähren, Oestreich bis an die Küste des adriatischen Meeres führet, und über welche Hamburg und Lübeck ihre höchst ansehnlichen Handels-Verbindungen mit diesen Ländern unterhalten. Dies kömmt zunächst von den Zöllen auf jenem Flusse, deren nur zwischen Hamburg und Dresden *dreissig* vorhanden sind,

Digitized by Google

vorzüglich aber von dem höchst lästigen Stapelzwang zu Magdeburg her, nach welchem keine sächsischen und keine hamburgischen Schiffe an dieser Stadt vorbei fahren, von letztern so gar diejenigen, welche bis dahin kommen, keine Rückfracht nehmen dürfen. Ein ähnlicher Waarenzug den Rhein vorbei über Land hatte, in den letztern Zeiten vor Abschaffung des alten Zoll- und Stapelwesens auf diesem Flusse, aus Oberteutschland, aus der Schweiz, dem Elsafs, Lothringen etc. nach Brabant und Holland Statt. Die Waaren kamen nämlich auf der Achs nach Lüttich und weiter nach Löwen, wo erst die Verladung derselben in Schiffe geschah, die den Löwenschen Kanal hinunter in die Schelde giengen, aus welcher sie dann schliefslich über Gent und Brügge nach Ostende, oder über St. Philipp nach Rotterdam gebracht wurden. Hauptsächlich um den Stapel von Köln zu vermeiden, suchte man damals auch für die rheinaufwärts kommenden Waaren einen Zug von Duisburg aus über Olpe, Siegen, Dillenburg, Wetzlar und Frankfurt am Main in diejenigen teutschen Provinzen in Gang zu bringen, welche jene Waaren früher mittelst des Rheines, des Mains und des Neckars über Köln, Mainz, Heilbrunn, Strafsburg etc. erhalten hatten, und auch nun wieder erhalten.

Es wäre leicht, noch mehrere Beispiele dieser Art, auch von andern teutschen Flüssen, wo noch Zoll- und Stapelunfug hauset (und wo hauset er nicht?) anzuführen. Ich sage Zoll- und Stapel-*Unfug*, und verstehe hierunter: *a)* dafs der Zollstätten zu viele seyen, wodurch ein unaufhörliches Anhalten, gleich an der einen, gleich an der andern Seite, nöthig wird; *b)* dafs auf diesen Zollstätten keine oder doch sehr fehlerhafte Tarife seyen, und in der Veranschlagung der Ladungen mehr oder weniger Willkühr herrsche, wodurch sich die Transportkosten nicht im voraus berechnen lassen; *c)* dafs in den Stapelstädten Abgaben und Kosten verschiedener Art, nebst andern Formalitäten und Quälereien, Statt haben, wodurch der Transport vertheuert und Anfenthalt verursacht wird. So lange ein Flufs in diesem Zustande sich befindet, mag er *physisch* für die Schifffahrt so offen und brauchbar seyn, als möglich, er wird es nie in dem Sinne werden, dafs der Kaufmann seinen Vortheil dabei fände, für seine grossen Handelstransporte ihn dem Landwege vorzuziehen; er wird selbst dann ihn noch nicht für diese Transporte wählen, wenn, bei

Digitized by Google

einem erträglichen Zoll- und Stapelwesen, ein System der Polizei mangelt, das ihm, bei *mässigen* und *bestimmten Abgaben*, auch *schnelle* und *ungestöhrte Fahrt*, vor allem aber *Sicherheit* für seine Güter gewähre.

Das redendste Beispiel, was ohne ein solches System der Polizey aus der Flufsfahrt werde, gibt Frankreich. Es zahlte vor seiner letztern Catastrophe, in vierzehn grosse Bassins eingetheilt, mehr schiffbare Flüsse und Kanäle, als ganz Teutschland. Der Eifer, oder vielmehr die Wuth, womit man in den letztern Zeiten den Kanalbau in diesem Lande trieb, war ohne Gleichen; es wurde in einem Zeitraum von zwölf Jahren die ungeheure Summe von beinahe *hundert Millionen* Francs darauf verwendet: man erhielt dadurch aber nur *physisch* offene Handelsstrassen. Dies erhellet daraus, dafs die ganze Flufsfahrt in Frankreich (den Rhein abgerechnet) nicht über drei Millionen jährlich in den öffentlichen Schatz brachte, während an Unterhaltungskosten zum Behufe derselben zehn bis zwölf Millionen aus diesem herausflossen. Gleichwohl fehlte es hier so wenig, als in den übrigen Zweigen der französischen Administration, an Verordnungen: aber in der ganzen Einrichtung war keine Einförmigkeit, kein Zusammenhang; alles durchkreuzte sich, und was das Nöthigste war, Anstalten zur Regulirung *billiger Frachten*, zur *Sicherheit* und *schnellen Fortschaffung der Güter*, waren nirgend vorhanden: wovon dann die Folge war, dafs die Waarenzüge des grofsen Handels sich nach wie vor auf den Landstrafsen hielten, die übrigens in Frankreich um so bedeutendere Concurrenten für die Wasserstrafsen sind, da sie durchgehends sich in gutem Zustande befinden, auch weder Weggeld noch Landzoll darauf erhoben wird.

Um einem Flusse eine angemessene Verfassung, was sowohl Polizey als Gebührenerhebung betrifft, zu geben, mufs er als ein *Ganzes* betrachtet werden. Dieses ist leichter, wenn derselbe nur Eines Herrn Gebiet durchströmt, doch auch im andern Falle ausführbar, wie wir das Beispiel am Rheine haben, der bekanntlich, als er seine Octroi-Verfassung erhielt, einer Seits Teutschlands und anderer Seits Frankreichs damaliges Ufer bespühlte. Die Sache wird freilich schwieriger, wenn, anstatt wie hier, nur rücksichtlich *seiner Ufer* zwei verschiedene Landesherren anzugehören, der Flufs *seiner Länge nach* zwei-

Digitized by Google

oder mehrfältig getheilt ist: doch auch dann möglich und wünschenswerth.

Wenn ein Flufs, in letzterm Sinne, unter die Territorial-Hoheit verschiedener Landesherren gehört, so behandelt gewöhnlich ein jeder von diesen seinen Theil als ein abgesondertes Stück ohne andern, als geographischen, Zusammenhang mit den übrigen. Befinden sich Zölle oder Stapel auf einem solchen Stücke, so geht das Hauptstreben dahin, diese so ergiebig zu machen, als möglich. Dergleichen bringt nun, begreiflicher Massen, der Schifffahrt keinen Vortheil; was ihr aber wahren Vortheil bringen könnte, liegt, wenn der partielle Besitzer eines Flufstheiles auch den besten Willen hätte, es ihr zu verschaffen, ausser der Sphäre seiner Gewalt: denn seine Verordnungen und Anstalten gelten nur für diesen Theil, und, was noch mehr ist, häufig kreuzen sich die Interessen der verschiedenen Theile unter sich.

Nur durch die Behandlung eines Flusses, *als eines Ganzen*, können diese Uebel fortgeschafft werden; soll er aber als ein solches *Ganze* erscheinen, so ist erforderlich, dafs alle Theilbesitzer desselben sich verständigen, erst auf ihre specielle Zoll-Regalien zu verzichten, dann der Jurisdiction, die ihnen, in der Eigenschaft als Landesherrn, in ihren respectiven Antheilen auch auf die Schifffahrt zusteht, sich zu begeben. Dies scheint, auf den ersten Anblick, viel gefordert; aber man höre die Bedingungen. Die Schifffahrt soll und kann auf einem solchen Flusse nicht ohne Abgaben bleiben, der Landesherr bedarf ihrer zur Unterhaltung der Ufer und des Flufsbettes; unter welchem Nahmen und in welcher Weise man diese nun aber auch in der Folge erheben will, so mufs die Einrichtung getroffen werden, dafs der Ertrag, nach Mafsgabe der geopferten Zölle und in dem Verhältnisse des durch diese Opfer erlittenen Verlustes, unter die theilhabenden Landesherren getheilt werde; auf die Jurisdiction aber wird nur in so weit Verzicht geleistet, dafs, anstatt dafs die Ausübung derselben bisher *unmittelbar* geschah, solche in der Folge einer Behörde aufgetragen wird, die, weil jeder Landesherr bei deren Zusammensetzung concurrirt, jedem gewisser Massen angehört, und in dessen Nahmen verwaltet. So wurde es bei der Umschaffung des Zustandes auf dem Rheine gehalten; statt der aufgehobenen Zölle trat ein Schifffahrts-Octroi ein, dessen Ertrag unter beide Rhein-anschiessende Staaten getheilt

Digitized by Google

wurde; und beide ernannten *gemeinschaftlich* eine General-Direction, die, nach den Verfügungen des geschlossenen Vertrages, *in ihrem Nahmen und unter ihrer Authorität* handelte.

Der Rhein hatte früher den Ruf, dafs im Ganzen seine Zollabgaben nicht geringer, als auf andern teutschen Flüssen, wären. Nun war, wie bereits anderswo angeführt, im 3ten §. des Reichsdeputations-Rezesses von 1803 stipulirt worden, dafs die neuen Octroi-Abgaben den Betrag der alten Zölle nicht übersteigen sollten: in der, auf diesen Rezefs gegründeten, Convention aber wurde festgesetzt, dafs für den Zentner Waaren auf der Stomstrecke zwischen Strafsburg und der Grenze von Holland in der Herauffahrt 2 Francs und in der Herunterfahrt 1 Franc 33 Centimen entrichtet werden sollte: woraus sich schliefsen läfst, dafs die alten Zölle auf jener Stromstrecke ohngefähr eben so viel werden betragen haben. Ohne diese Verhältnisse zur Richtschnur für andere Flüsse anzugeben, wird wenigstens bei Umschaffung ihres Zustandes mit einer ähnlichen Berechnung angefangen, und, damit keiner der gegenwärtigen Zoll-Inhaber verliere, die neue Abgabe so regulirt werden müfsen, dafs sie im Ganzen nicht unter dem Betrage der Alten bleibe: es sei dann, dafs diese gar zu hoch wäre, und die respectiven Landesherren, der Schifffahrt und Handlung zum Befsten, sich zu einiger Verminderung ihrer Einkünfte aus dieser Quelle verstehen wollten: wiewohl diese Verminderung nur scheinbar, wenigstens nur temporär seyn würde. Denn, in dem Mafse, wie die Flufsfahrt Erleichterung erhielt, würde diese mehr zu Versendungen benutzt werden, mithin die Zölle, wiewohl in sich vermindert, einen höhern Ertrag abwerfen. Und zwar ist dieses nicht blos von den eigentlichen Versendungen des grofsen Handels, sondern von der, einem Staate so äufserst wichtigen, Verführung seiner unentbehrlichen Landes-Producte, es sey bis über die Grenze hinaus oder auch nur aus einer Provinz in die andere, zu verstehen. Ein grofser Theil solcher Producte verträgt seiner Natur nach den Land-Transport nicht, oder kann, seines verhältnifsmässig geringen Werthes wegen, überall nicht verbracht werden, wenn die Frachtkosten nicht äufserst mässig sind. Man nehme auf dem Rheine die Tuf- und Mühlsteine, den Blätter-Tabak, die Lohrinden; man nehme selbst das Getreide. Es konnte, wie in der *topographisch-statistischen*

Digitized by Google

Darstellung, bei Neufs, angeführt worden, bei der ehemaligen Zoll- und Lizent-Verfassung, von letzterm nur wenig verführt werden; wogegen schon in den ersten vierzehn Monaten nach Errichtung des Octroi die Quantität von 561,990 Ztr., in dem darauf folgenden Jahre, 1807, aber noch mehr, nämlich die Quantität von 570,768 Ztr., allein von Köln aus, nach Holland gieng, und überhaupt in diesem Jahre die Getreide-Ausfuhr über den Rhein, und zwar gröfstentheils nach gedachtem Holland, zu der, gewifs sehr ansehnlichen, Quantität von 908,710 Ztr. stieg.

Nach dieser vorläufigen und Fundamental-Operation würde zu einer andern, eben so wichtigen und wesentlichen, geschritten, der Anordnung einer *Central-Behörde* nämlich, die im Namen und unter der Authorität der Fluſs-betheiligten Fürsten die Polizei der Schifffahrt auf der ganzen Linie der Fahrbarkeit des Flusses verwaltete, und die Erhebung der Gebühren nach der vorgeschriebenen, im Staatsvertrag beliebten Ordnung handhabte. Wie in dem vorhergehenden Aufsatze bei der Zergliederung der Octroi-Convention nachzusehen, bestand diese Behörde auf dem Rheine aus einem General-Director und vier Inspectoren, deren der erste gemeinschaftlich von beiden Regierungen, von den letztern aber zwei von der einen und zwei von der andern dieser Regierungen ernannt wurden. Es wäre zweckmässig gewesen, ihr auch einen Ober-Wasserbau-Inspector mit den nöthigen Gehülfen für die ganze Strecke des Stromes beizuordnen. Die Wasserbau-Arbeiten an einem grofsen Strome sind nämlich der Art, dafs, wenn sie nicht im Geiste der Einheit entworfen und ausgeführt werden, eine die andere irrig und vergeblich oder gar höchst schädlich mache: wodurch die Uferländer der Gefahr des Abbruches und der Ueberschwemmungen, die Schifffahrt aber grofsen Beschwerlichkeiten ausgesetzt wird. Ob zur Organisirung einer solchen Stelle nur zwei Staaten, wie dort, oder mehrere, wie es der Fall mit andern Flüssen sein wird, concurriren, ändert in der Sache nichts; aber, dafs sie, da sie [illegible] Dienstverrichtungen frei und unabhängig von allen Local-Authoritäten auf der ganzen Linie des Stromes handle, ist so wesentlich nöthig, dafs, im andern Falle, ein System der Polizei, so wie Einförmigkeit und Ordnung in der Erhebung der Gebühren, sich nicht denken läfst.

Digitized by Google

Eine dritte Operation wäre die Placirung der Erhebungs-Büreaux. Als Hauptgrundsatz müfste dabei angenommen werden: nicht mehrere, als höchst nöthig, aber auch nicht so wenige, dafs eine Menge Güter leistungsfrei über eine beträchtliche Stromstrecke verführt werden könnte. Wie die, als Total-Betrag für den ganzen Strom festgesetzte, Summe der Abgaben in Quoten für die Tarife dieser Büreaux vertheilt werden müsse, ist in dem vorhergehenden Aufsatze, bei dem betreffenden Artikel der Rhein-Octroi-Convention, angegeben worden. Uebrigens aber käme es auf einem solchen mehrherrischen Flusse nicht darauf an, auf wessen Landesherren Theilen die verschiedenen Büreaux angelegt würden, indem angenommener Mafsen, nicht nach Mafsgabe der Zahl und Einnahme solcher Büreaux auf einem Stromtheile, sondern im Verhältnisse der auf diesem Stromtheile bestandenen Zöllen die Theilung des Total-Ertrags der neuen Abgabeneinrichtung geschähe.

Verschiedene Schwierigkeiten, welchen diese Operationen bei Flüssen, wie sie hier angenommen worden, solchen nämlich, die theilweise unter die Hoheit mehrerer Landesherren gehören, unterworfen seyn dürften, fallen bei andern, die nur Eines Landesherrn Hoheit erkennen, weg. Ein solcher Landesherr hat nämlich nur zu wollen, dafs, ohne Rücksicht auf den Betrag der bestehenden Zölle, statt derselben eine Abgabe, es sey unter dem Namen von Octroi oder einem andern Namen, eingeführt werde, wodurch, ohne die Schifffahrt zu drücken, diese und der Handel zum Beitrage in den gemeinen Lasten, namentlich in den zur Unterhaltung des Flusses erforderlichen Kosten, gezogen werden. Auch kann hier so wenig Frage von Theilung des Ertrages einer solchen Abgabe, als von anderer Einsetzung, als durch den Einigen Landesherrn, der zur Verwaltung der Polizei auf dem Flusse bestimmten, Central-Behörde seyn.

Was nun aber das System dieser Polizei selbst betrift: so mag manches dabei seine Modification erst von den verschiedenen Localitäten erhalten müfsen: aber man glaubt nicht zu irren, wenn man behauptet, dafs, beides, sowohl ungetheilte, als stückweise zu mehrern Territorien gehörige Flüsse keine zweckmässigere, liberalere und umfassendere erhalten können, als welche durch die Octroi-Convention auf dem Rheine eingeführt und in dem vorhergehenden Aufsatze ausführlich dargelegt worden ist.

Digitized by Google

Es wäre schon viel, wenn alle Flüsse Teutschlands, in Rücksicht sowohl auf Polizei als Gebühren-Erhebung, sich der beschriebenen Verfassung erfreuen könnten; es wäre noch unendlich mehr, wenn hierbei auch die angegebenen Verbindungen derselben untereinander Statt hätten; der Kaufmann könnte alsdann in den mannichfaltigsten Richtungen seine Waaren über alle Provinzen dieses grossen Landstriches verbreiten, die leichtesten Communicationen mit den verschiedenen Meeren, worein jene Flüsse sich ergiessen, unterhalten, und bei diesen Versendungen auf Sicherheit und schnelle Fortschaffung der Waaren, so wie auf mässige Frachtkosten zählen, auch letztere in *voraus* sich berechnen; es fehlte aber doch auch alsdann, zur völligsten Vollkommenheit des grossen Werkes, noch Eines, eine *Ober-Centralstelle* im Reiche nämlich, wodurch das *Ganze* geleitet, und die allgemein beliebten Grundsätze gehandhabt würden. Ich sage: *das Ganze*, denn so, wie in administrativer Rücksicht, nach Obigem, ein jeder Fluss für sich ein Ganzes darstellen muss, eben so und noch mehr muss die Gesamtheit aller Flüsse eines grossen Landes als ein solches betrachtet werden können, wenn für Schifffahrt und Handlung der gröfst-möglichste Vortheil erhalten werden soll. Auch ist diese Idee der Teutschen Reichsverfassung nicht fremde, indem bei aller Landeshoheit, aber auch dieser unbeschadet, die Fürsten und Stände in Zollsachen, bis zu den letztern Zeiten, von Kaiser und Reich gewisser Massen abhingen. Diese Ober-Centralbehörde soll aber nichts weniger, als eine unbeschränkte Gewalt über die Flüsse der verschiedenen Staaten, die den Bestand des Teutschen Reiches in der Folge ausmachen werden, auszuüben haben; sie soll vielmehr nur den *Mittelpunkt* darstellen, gegen welchen alle Theile des grossen Systems hinneigen, und dadurch *Zusammenhang*, kurz, dasjenige erhalten, was einzig sie zu einem, für alle gleich wohlthätigen, *Ganzen* machen kann. Mit dieser obern Centralstelle nun setzten sich alle Directionen der Flüsse Teutschlands, ohne Unterschied zu welchen Territorien diese gehörten, in fortlaufende Correspondenz; an sie gelangten Vorschläge über die Vervollkommnung des grossen Werkes, es sey durch Verbesserung der Flüsse und deren Administration, oder durch neue Verbindungen derselben untereinander; sie ordnete und dirigirte den Bau der zu solchen Verbindungen erforderlichen Kanäle, und träte mit den betreffenden

Digitized by Google

Staaten wegen Beischaffung der Kosten hierzu in Verhandlungen; ihr legten die Fürsten die etwa unter ihnen entstehenden Zwistigkeiten über Zoll- und Schiffahrts-Angelegenheiten vor, worüber sie in administrativem Wege, doch schliefslich, entschied, u. s. w.

Die glücklichen Umstände der Zeit berechtigen zu der Hoffnung, der Schifffahrt und Handlung des europäischen Continents auf dem grofsen Völker-Congresse eine vorzügliche Aufmerksamkeit widmen und die Mafsregeln ergreifen zu sehen, wodurch, wie die hohen Verbündeten im 5. Artikel des Pariser Friedens ihre Willensmeinung hierin ausgesprochen haben, *die Communicationen unter den verschiedenen Völkern erleichtert und diese sich immer weniger fremde gemacht würden.* Was könnte hiernach hindern, oder was forderte vielmehr nicht auf, jene Ideen auch auf die andern Flüsse von Europa, die mit denen von Teutschland entweder schon in Verbindung stehen oder leicht in diese Verbindung gesetzt werden können, auszudehnen?

Der gröfste Theil dieser Flüsse, als zu Frankreich und Rufsland gehörig, haben vor denen in Teutschland den Vorzug, dafs sie im ganzen Laufe ihrer Fahrbarkeit dies- und jenseits nur einerlei Gebieth berühren. Hierdurch werden, nach dem Gesagten, die Schwierigkeiten, ihnen die für Schifffahrt und Handlung passendste Verfassung zu geben, um vieles vermindert. Noch weniger Schwierigkeiten kann es, nach diesen vorläufigen Einrichtungen, in dem einen oder andern jener Staaten haben, die sein Gebieth durchströmenden Flüsse in ein Ganzes zu ordnen, und diesem eine obere Landesbehörde, wie die für Teutschland vorgeschlagene, zum Mittelpunkte zu setzen. Letzteres gäbe erst der Flufsfahrt und Handlung im Innern eines jeden der beiden Staaten Zusammenhang und Haltung: die Hauptsache aber wäre, dafs jene Behörden unter sich und jede mit der des teutschen Reiches in solche Verhältnisse träten, dafs sie wechselseitig sich ihre Ansichten über die Vervollkommnung *des grofsen europäischen Flufs-Systems* und der dadurch zu bewirkenden verschiedenartigsten Völkerverbindungen mittheilten, und gemeinschaftlich die Mittel zur Hinwegräumung aller, diesem weltbürgerlichen Zwecke sich noch entgegenstämmendenden, Hindernissen auffänden und in Ausführung brächten.

Wenn hier namentlich nur die Flüsse von Frankreich und Rufsland angeführt werden: so geschieht das nicht, weil man die Flüsse anderer

Digitized by Google

Staaten weniger empfänglich für die vorgeschlagenen Verbesserungen hält, sondern weil die erstern (von Frankreich) so gut als schon in unmittelbarer Verbindung mit dem Rheine stehen, und die andern (von Rufsland) mittelbar durch die Flüsse des nordöstlichen Teutschlands mit letzterm in Zusammenhang gebracht werden können, und alle diese, vereinigt, das bewundernswürdige System bilden, das in dem Aufsatze *über die Flufsverbindungen* dargestellt worden.

Will man dieses System in seinen mannichfaltigen Verkettungen und nach seinem ungeheuern Umfange nun nochmals mit Aufmerksamkeit ansehen, und dabei recht lebhaft sich vorstellen, wie all dessen Theile, die vielen Flüsse und Kanäle, nun nicht mehr todt und für Schifffahrt und Handlung blos physisch geöffnet da liegen, sondern von unzähligen Fahrzeugen bedeckt werden, die, weil Polizei und Ordnung im Zollwesen die Transporte auf allen sichert und begünstigt, in den verschiedensten Richtungen einander begegnen, so wird man gestehen, dafs nichts an Grösse und Erhabenheit diesem Bilde gleiche.

Man beschuldige mich nicht, dafs meine Vorschläge Schwierigkeiten in der Ausführung finden dürften. Wann ward je etwas Grosses ohne Schwierigkeiten zu Stande gebracht, oder vielmehr, ist nicht alles Grosse zum Theile es deswegen, weil bei der Ausführung Schwierigkeiten zu überwinden waren? Und welche sind es am Ende, die sich hier entgegen dämmen? *Die Vereinigung der verschiedenen Flüsse, durch deren Zusammenhang das grosse System, wovon die Rede ist, gebildet werden soll?* ... Aber hat die Natur hier nicht überall auf das wirksamste vorgearbeitet, und liegt nicht schon in dem, was wirklich geschehen ist, in den grossen Anlagen, die unter unsern Augen in Rufsland, Oestreich, Preussen, dem übrigen Teuschland, Pohlen und Frankreich gemacht worden, und wodurch jener Zusammenhang zum Theile schon zu Stande gekommen, der Beweis, dafs es den Beherrschern unserer Zeit so wenig an Willen, als der Kunst an Mitteln fehle, das grosse Werk zu vollenden? — *Die Einführung eines zweckmässigen Systems der Polizey und Gebühren-Erhebung auf allen jenen Flüssen?* ... Aber fordert es nicht schon der Geist der Zeit und das eigene Interesse der Regenten, durch deren Gebiethe schiffbare Flüsse strömen, diese der Fessel zu entledigen, die ihnen

Digitized by Google

in den Jahrhunderten der Finsternifs angelegt wurden, wo die fürstlichen Kammern den Handel und die Schifffahrt nur in so weit einer Aufmerksamkeit würdig hielten, als sie unmittelbar Gegenstände der Besteurung abgeben konnten. – *Die Unterordnung, besonders in Teutschland, als einem aus mehreren Territorien bestehenden Bundesstaate, aller Flufs-Administrationen unter eine Reichs-Oberbehörde?* ... Aber war das wirklich nicht der Fall schon vor der Auflösung des ehemaligen Reichs-Verbandes, und sagt eine Einrichtung der Art daher nicht völlig dem Geiste der alten Verfassung des Reiches zu? — *Die Ungewifsheit des Erfolgs aus solchen Abänderungen, indem der Handel, der, bei aller Genauigkeit in seinen Berechnungen über Gewinn und Verlust, sehr am Gewohnten klebt, also, anstatt durch die neuen Einrichtungen zum häufigern Gebrauche der Flüsse ermuntert zu werden, vielmehr darin einen Grund finden dürfte, dieselbe zu verlassen?* ... Aber brauchen hier erst Versuche angestellt zu werden, oder haben wir vielmehr nicht schon eine Verfassung, von welcher — nicht vorgefafstes Urtheil oder Meinung — sondern eine Erfahrung von neun Jahren bewiesen hat, dafs sie, weit entfernt, solche Folgen hervorzubringen, vielmehr dazu gedient, den Waarenzug über den Flufs, dem sie angehörte, ganz vorzüglich zu vermehren; ich meine, die Verfassung in Polizei und Gebühren-Erhebung, die dem Rheine durch die Octroi-Convention verliehen worden, und die, mit den schicklichen Abänderungen, für jeden andern Flufs passend gemacht werden könnte.

Dergleichen Schwierigkeiten hätten vielleicht zu jeder andern Zeit, wo das Interesse der verschiedenen Staaten, ich will nicht sagen von Europa, sondern nur von Teutschland, sich so mannichfaltig kreuzte, abschrecken können; in dem gegenwärtigen Augenblicke, wo die mächtigsten Monarchen nichts Angelegentlicheres haben, als den Welttheil, den sie beherrschen, zu einem Staaten-System umzubilden, wo bei daurender Ruhe und ungestörtem Wohlstande *die Völker sich nicht mehr fremde seyn sollen*, kann von keinen Schwierigkeiten die Rede seyn, wenn über dieselbe hinaus der Weg zu diesem grossen Ziele führt.

Segnen wir diesen seligen, nach langen Leidensjahren der Menschheit endlich erschienenen Augenblick, wo wir die herzerhebende Idee

Digitized by Google

von allgemeiner Völker- und Staaten-Verbindung, um durch wohlthätige Wechselwirkung ihre gegenseitigen Zwecke zu fördern, nebst noch so viel andern schönen Ideen, die früher der Weltweise nur schüchtern auszusprechen wagte, und als Keim künftiger Saaten in seine unsterblichen Werke niederlegte, sich verwirklichen zu sehen im Begriffe sind! Danken wir der ewigen Vorsehung für die Monarchen, die, nachdem sie im heiligen Kampfe für Recht und Unabhängigkeit glorreiche Siege erfochten, nun zusammengetreten sind, nicht, um einzelne vorübergehende Interessen und Ansprüche auszugleichen nach Begriffen einer beschränkten Politik, sondern den Blick auf das Ganze, auf ewig unwandelbare Interessen gerichtet, selbst zu Aufopferungen sich zu verstehen, wenn es das Wohl der Menschheit fordern sollte.

Digitized by Google

Druckfehler,

die bei der Eile, womit dieses Werkchen gedruckt worden, und weil der Verfasser die meiste Zeit vom Druckort entfernt war, sich eingeschlichen haben.

Seite		Zeile			lies statt	
—	4,	—	13	—	Zürcher-See —	*Zuger-See.*
—	9,	—	13	—	Maydlinge —	*Waydlinge.*
—	10,	—	17	—	Zürcher-See —	*Zuger-See.*
—	12,	—	22	—	51,898 —	31,898 Ztr.
—	13,	—	3	—	Inseln —	*der Inseln.*
—	14,	—	4	von unten auf,	lies statt	Leafelden — *Benfelden.*
—	16,	—	11	von oben ab,	— —	13,060 — 17,060.
—	22,	—	15	—	— —	sein — *seinen.*
—	23,	—	15	—	— —	Kringbach — *Kriegbach.*
—	29,	—	4	—	— —	steht das Wort *letzten* zu viel.
—	37,	—	5	—	— —	nach 4875 — *Zentner* zu lesen.
—	38,	—	11	—	— —	lies statt Landungs-Banger — *Landungs-Rangen.*
—	39,	—	22	—	— —	786 — 768.
—	42,	—	5	—	— —	sehr — *fast auf das doppelte.*
—	45,	—	5	von u. a.	— —	13,218 — 13,280,
—	46,	—	3	— —	— —	400 Pf. — 4000 *Pf.*, = 100,000 Ztr.
—	46,	—	2	— —	— —	28,000 Ztr. — = 28,000 *Ztr.*
—	48,	—	1	von o. a.	— —	oben — *eben.*
—	52,	—	7	von u. a.	— —	befinden — *befindet.*
—	54,	—	12	von o. a.	— —	Meter — *Kubikmeter.*
—	55,	—	3	von u. a.	— —	Strengflüssigkeit — *Schnellflüssigkeit.*
—	64,	—	17	von o. a.	— —	des — *der.*
—	67,	—	9	—	— —	Brandwein — *Bausteine.*
—	69,	—	16	—	— —	1552 — 1572.
—	70,	—	16	—	— —	eben — *oben.*
—	70,	—	26	—	— —	stehen die Worte: *von diesem Orte*, zu viel.
—	73,	—	6	—	— —	steht das Wort: *davon*, zu viel.
—	74,	—	7	von u. a.	lies statt	40,000 — 4000.'
—	80,	—	15	von o. a.	— —	in — *und.*
—	84,	—	11	von u. a.	nach dem Worte:	*wird* — *zu* zu lesen.
—	86,	—	24	von o. a.	nach dem Worte:	*Verbindung* — *mit* zu lesen.
—	90,	—	11	von u. a.	lies statt	wurde — *wurden.*
—	91,	—	25	von o. a.	nach	*Säderree* ein Comma zu setzen, und anstatt: *Sie ist* — *sind* zu lesen.
—	96,	—	2	von u. a.	lies statt	Liege — *Linge.*
—	97,	—	19	von o. a.	— —	Helvort — *Helvoet.*
—	100,	—	19	—	— —	Pietershoek — *Pietershoek.*
—	103,	—	11	—	nach dem Worte:	*Stromstrecke* zu setzen: *hätte.*
—	103,	—	15	—	lies statt	Schiffahrt-Octroi — *Schiffahrts-Octrois.*
—	104,	—	14	—	— —	verwand — *verwandt.*
—	108,	—	2	—	— —	darin — *darein.*
—	109,	—	6	—	— —	communicirt — *verbunden.*
—	109,	—	12	—	— —	Laune — *Löune.*
—	110,	—	1	—	— —	Cegoi — *Cepoi.*
—	110,	—	9	—	— —	Laune — *Löune*, und statt: einem — *seinem.*
—	110,	—	14	—	— —	Laune — *Löune.*
—	113,	—	18	—	— —	darstellte — *darstellten.*
—	114,	—	4	—	— —	Flever — *Slever.* Z 17, statt Suneker — *Sneker.* Z. 21, statt Nimren — *Nieuren*, und Z. 10 v. u. a statt bis — *bei.*
—	116,	—	2	v. u. a.	— —	Ogniskischen — *Ogieskischen.*

Digitized by Google

Seite 116 *a*) Zeile 1 von o. a. lies statt welcher — *welchen*, und Z. 6 statt 1808 — 1803.
— 116 *b*) — 12 — — — — Sea — *Sna*. Z. 13, statt Mistinskoje — *Mstinskoje*. Z. 17 und 19, statt Kowspa — *Kowsha*, und Z. 22, statt Somiwka — *Sominka*.
— 117, Zeile 9 von u. a. lies statt dagegen — *wogegen*.
— 118, — 17 von o. a. — — wurde — *wurden*, und Z. 11 von u. a. statt der — *das*.
— 119, — 19 — — — — Landfuhre — *Landfuhren*.
— 120, — 21 — — — — Abstattung — *Abstellung*.
— 122, — 16 — — — — Gebühre — *Gebühren*, und Z. 23, statt noch — *als*.
— 123, — 8 — — steht das Wort *indessen* zu viel.
— 124, — 1 — — lies statt Welchem — *Welchen*. Z. 2, statt theinauschliessende — *rheinanschiessende*. Z. 9, statt Gebühre — *Gebühren*.
— 127, — 18 — — — — wurden — *würde*.
— 131, — 3 — — nach *oder* heinusetzen: *die*.
— 132, — 18 — — lies statt Messchiffer — *Messchiffern*. Z. 22, statt Messeschiffe — *Messschiffe*. Z. 23, statt zurückträte — *zurückträten*, und Z. 5 von u. a. statt Oktroigebühre — *Octroigebühren*.
— 134, — 15 — — — — ein — *einen*.
— 135, — 23 u. 24 — — — überlassen bliebe — *zu überlassen*.
— 136, — 10 — — — — könne — *könnte*. Z. 11, statt werde — *würde*, und letzte Z., statt wurden — *worden*.
— 138, — 18 — — stehen die Worte: *in den Besitz*, zu viel.
— 140, — 10 von u. a. lies statt — — *vor*.
— 142, — 11 von o. a. — — müfste — *mufste*.
— 145, — 1 — — — — wenig — *weniger*.
— 148, — 7 — — — — Stellen — *Stelle*. Z. 17, statt vorigen — *vorige*. Z. 22, statt gleichfalls — *gleichsam*.
— 151, — 2 von u. a. — — wurde — *würde*.
— 155, — 5 von o. a. — — mufste — *müfste*, und Z. 13, statt ein — *einen*.
— 161, — 1 — — — — demselben — *denselben*.
— 163, — 1 — — — — mufsten — *müfsten*.
— 164, — 10 — — — — 2,054152 — 2,045,152.
— 166, — 7 — — — — französischer — *französischem*, und Z. 16, statt nöthig ist — *nöthiget*.
— 178, — 5 von u. a. — — sie, da sie wie — *sie da sey und in*.

Schliefsliche Bemerkung.

Die Kürze der Zeit erlaubte nicht, die hin und wieder in dem gegenwärtigen Werkchen versprochenen Tabellen über alle auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen Statt gehabten Versendungen, mit Bemerkung der Gegenstände nach Gattung und Gewicht, hier beizufügen. Dieselben müssen daher bis zu einer andern Veranlassung, sie dem Publikum mitzutheilen, aufbewahrt bleiben. Das nämliche gilt von ähnlichen Tabellen über die beiden Stations-Städte Köln und Mainz, deren Handels-Bewegungen *im Ganzen* übrigens bei einer jeden derselben in der *topographisch-statistischen Darstellung* angegeben worden.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google